

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Intervju:
Gorazd Podbevšek,
član posloводства SŽ

**180 let železnice
na Slovenskem**

SŽ smo ljudje:
Đulaga Huskić in
Služba za čiščenje in
urejanje okolja

Nagradna križanka

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste pravilno rešeno nagradno križanko poslali do petka, 31. julija 2026, na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v ponedeljek, 3. avgusta 2026. Pet izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s knjigo Legendarni vlak Gomulka, avtorja Josipa Orbanica. Seznam nagrajencev bo objavljen v prihodnji številki Nove proge.

Nagrajenci prejšnje številke: Mojca Urbas, Borut Štraus, Muhamed Spahić, Dorica Čebokli, Slavi Hvala



AVTOR: MATJAZ HLADNIK

TABORNIK

SLOVITA POLJSKA KEMIČARKA ŽABJI SAMEC

IZRAZ VESELJA IN SREČE

MODEL, VZOREC

ŠVEDSKO ZIMSKO ŠPORTNO SREDIŠČE

VSAKO-DNEVNI ZDRAVNIŠKI OBHOD BOLNIKOVOV

NAJVIŠJI MOŠKI GLAS

DELO NA ČRNO

PREBI-VALKA IRSKE

NOGO-METAŠ MESSI

MARTINA ERTL

POMOČ: OAHU PROTEAZA REIZEM STRAŽ

GRAFIČNO ZNAMENJE, OPUŠČAJ

ENCIM, KI POSPEŠUJE RAZKROJ BELJA-KOVIN

LEONHARD EULER

HAVAJSKI OTOK VELIKA DIVJA RACA

ATOM Z NABOJEM SEVERNO-AMERIŠKI INDIJANEC

PEVKA SOKLIČ

ŠAHOVSKI SKAKAČ

GOTOVOST V VEDENJU, SAMOZAVEST

ARANŽER ZABAVNE GLASBE GREBLO MED

ELDA VILER SKOBLJIC ZA VREZOVANJE UTOROV

STRES, ŠOK

PAULA ABDUL LITERARNA SMER V 20. STOL

ENOTA ZA DELO (J) PROČELJE

OZZY OSBOURNE

STAREJŠI OPEL JUDOVSKI UČITELJ, RABI

POB, DEČEK LAHKO SE ODVALE OD SRCA

KOKOŠJI PRODUKT

SOL OLJNE KISLINE ALI NJEN ESTER

SPODNJI DEL STREHE

REČICA ODTRGANA ZEMLJA NA POBOČJU, USADINA

IGRAČKA NA VRVICI KNIŽNA SOVICA

AMERIŠKA FILMSKA IGRAČKA LEONI

ŽIDJE IRSKA REPUBLIKANSKA ARMADA

ORANŽADA ŽIVALSKI DETEKTIV VENTURA

ZORANA ZEMLJA 3. PROGRAM RADIA SLOVENIJA

STEKLINA

MOČENJE, ZATEKANJE VODE BARACK OBAMA

OBZIR, UPOŠTEV

UČENKA, KI SE UČI ABECEDE

ZASTAVA

NASLOV SPLETNE STRANI

NAŠ PISATELJ (JAKOB, MIKLOVA ZALA)

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščenice osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si. Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebnosti podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri. Osebnosti podatki, ki jih obdelujemo, so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi, in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za doseglo namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadarkoli preklicata privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>. S tem, ko pošljete svoje podatke, se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

Uvodnik

Drage železničarke in železničarji,

letošnje leto zaznamuje izjemen mejnik – 180 let železnic, ene najstarejših infrastrukturnih zgodb na naših tleh.

Ob tej priložnosti smo v reviji uvedli nov članek, s katerim bi jo radi približali zaposlenim. Tokrat bomo spoznali ekipo sodelavcev iz SŽ - ŽIP-a, ki so bili nagrajenci akcije Skrivnostni nakup. S tem člankom vas tudi vabimo, da nominirate svojo ekipo, ki bi jo radi predstavili v reviji. Ekipo lahko družijo delo ali pa hobi, pomembno je, da so njeni člani iz skupine Slovenskih železnic.

Kot se za obletnico spodobi, je bilo doseženih nekaj pomembnih mejnikov. Potniški vlaki so v letu 2025 prepeljali več kot 20 milijonov potnikov. V marcu 2026 je bil uspešno preizkušen drugi tir Divača–Koper, prav tako marca je SŽ – Infrastruktura podpisala pogodbo za nakup 21 progovnih vozil, kar bo močno posodobilo mehanizacijo za vzdrževanje javne železniške infrastrukture. In poleg številnih drugih mejnikov tudi zmaga Godbe Slovenskih železnic na mednarodnem tekmovanju.

Predstavita se nam Gorazd Podbevšek, član posloводства SŽ, in zaposleni na SŽ - VIT, Ćulaga Huskić. Spoznali bomo tudi zelo zanimivo internetno stran Tineta Jarma, s katero navdušuje ljubitelje železnic.

Ponujamo vam številne ideje, kam in kako na pot, od tega, kako izkoristiti kartici FIP in Interrail, do članka Nomaga, v katerem nam predstavijo svoj projekt Nomago Bikes. Če pa se nameravate udeležiti Ljubljanskega maratona, vam bo prav prišel članek Prvi tekaški koraki.

180 let je lahko ponosno obdobje samo zaradi nešteti generacij zaposlenih, ki so pustile svoj pečat. Zato je ta jubilej pravzaprav poklon vam – vsem, ki ste ustvarjali, gradili in še naprej vsak dan premikate železniško zgodbo naprej. In še 180 let na kratko, povzeto po Wikipediji:

1846 – Prvi vlak po slovenskem ozemlju (proga Dunaj–Trst)

1857 – Odprtje celotne Južne železnice, ene največjih evropskih infrastrukturnih pridobitev svojega časa

1870–1873 – Povezava z južnoštajerskim in koroškim železniškim omrežjem

1891 – Odprtje kamniške proge, ene prvih lokalnih (stranskih) prog na Slovenskem

1906 – Odprtje Bohinjske železnice, enega največjih gradbenih projektov v Alpah

1962–1977 – Intenzivna elektrifikacija glavnih prog v Sloveniji

1991 – Slovenske železnice postanejo samostojno nacionalno železniško podjetje

2000–2010 – Velika modernizacija potniških postaj, uvedba elektronskih sistemov upravljanja

2021–2022 – Prihod novih potniških garnitur Stadler – največja posodobitev voznega parka v zgodovini podjetja

2023–2025 – Čas digitalizacije procesov, prenove potniške izkušnje in pospešenih naložb v trajnostno infrastrukturo

2026 –Praznujemo 180 let! 🎉 In gledamo naprej



Eva Gomišček



6

Nova avtobusna postaja v Ljubljani



10

Intervju:
Gorazd Podbevšek,
član posloводства SŽ



16

Jubilanti 2026
tri desetletja predanosti
železnici



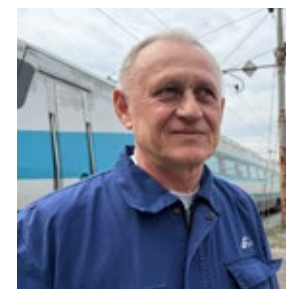
20

Drugi tir Divača-Koper
je prevozen



24

Tradicija, kakovost
in srčnost: spoznajte
Službo za čiščenje in
urejanje okolja



26

Železnici in
karateju zvest
že skorajda pet
desetletij



30

Zgodovinsko: lani
prepeljali več kot 20
milijonov potnikov!



36

Zaključna konferenca
projekta T4RAIL IT-SI



38

Evropski prometni izzivi
na isti mizi: srečanje
CROSUSMOB v Budimpešti



41

Rezultati merjenja
organizacijske klime,
zavzetosti in zadovoljstva
2025



44

Kadrovska funkcija
v skupini Slovenske
železnice: upravljanje
kadrov v enem
najbolj kompleksnih
sistemov v državi



47

Tinetova stran o železnici



60

Nomago Bikes: prvi
in zadnji kilometer,
ki spremeni celotno
potovanje



63

Zmagoslavje Godbe
Slovenskih železnice
v Italiji



74

Že trideset let ...
... od 150-letnice železnice
na Slovenskem



80

Slovenski jezik in
železnica

Kolofon

Dragi bralci in bralke, ne pozabite!

Mnenja, predloge in pobude lahko pošljete
na elektronski naslov: novaproga@slo-zeleznice.si

Urednica: **Eva Gomišček**

Uredniški odbor: **Nina Avbelj Lekić, Jasna Cerar Hibar, Mateja Čepon, Tadej Grešovnik, Helena Hostnik Simončič, Blaž Jemenšek, Gregor Kukovica, Božo Leščanec, Franc Klobučar, Mojca Penko, Tamara Sever in Marko Tancar**

Naslovnica: **Miško Kranjec**

Oblikovanje: **Gregor Kukovica**

Lektura: **Zala Budkovič**

Število izvodov: **4600**

Tisk: **Tiskarna Para, d.o.o.**

Nova avtobusna postaja v Ljubljani: začasna selitev, dolgoročna preobrazba

Ob tem ko v središču Ljubljane iz tedna v teden spremljamo, kako hitro se spreminja prostor med Vilharjevo in Resljevo ulico, kjer bo v prihodnjih letih zrasel nov potniški center, ki bo združeval različne oblike javnega prevoza, se v javnosti ob tem pojavlja tudi nekaj nejasnosti. Gre za en sam projekt ali več manjših? Kdo gradi in kaj? Poslovne prostore razvijajo madžarski in slovaški zasebni investitorji, okolico ureja Mestna občina Ljubljana, gradnjo železniške postaje pa v teh mesecih prek DRSI zaključuje država. Nova avtobusna postaja je – četudi se sliši morda nekoliko nenavadno – projekt Slovenskih železnic. Kako daleč smo?



Projekt nove avtobusne postaje je razdeljen v več faz. Že novembra lani je bilo objavljeno javno naročilo za prvo fazo, ki vključuje zaščito gradbene jame in izkope. V nadaljevanju sledi še faza gradbeno-obrtniških in instalacijskih del ter ureditev odprtih površin. Pritožba, ki jo je zaradi izdaje integralnega gradbenega dovoljenja vložila nevladna organizacija Alpe Adria Green proti Republiki Sloveniji, je zamaknila začetek gradnje in bi lahko podaljšala projekt. Slovenske železnice za zdaj vztrajajo pri prvotni časovnici, po kateri naj bi se potniki od začasne avtobusne postaje na nekdanjem makadamskem parkirišču ob železniški postaji poslovili najkasneje do konca desetletja. Takrat bo začasni objekt svoje poslanstvo predal povsem novi, moderni stavbi, ki bo v tem času zrasla na drugi strani proge.

Projekt zajema avtobusno postajo s 30 peroni, poslovno stavbo s približno 17.000 kvadratnimi metri pisarniških in delovnih površin, garažo s približno 600 parkirnimi mesti za avtomobile in okoli 2000 parkirnimi mesti za kolesa. Predvidena je tudi izgradnja približno 2500 kvadratnih metrov površin za trgovske in gostinske dejavnosti.

Postaja bo umeščena severno od železniške proge. Z železniško postajo na južni strani se bo povezovala neposredno prek nadhoda, tako da bosta oba objekta skupaj tvorila enoten in funkcionalen potniški terminal. »Stavba je zasnovana kot hibrid med arhitekturo in infrastrukturo. Zasnova vključuje odprt prostor novooblikovanega trga in prometnega sistema avtobusne postaje. Pritličje objekta, ki se nadaljuje v osi okoliških ulic, je organizirano kot javni trg, kjer se srečujejo pešci in avtobusi,« poudarjajo projektanti iz biroja Bevk Perović arhitekti, avtorji zasnove nove postaje. Nad tem glavnim prometnim območjem bo umeščena linearna čakalnica, nad njo pa glavna potniška dvorana, povezana z nadstrešnico železniške postaje.



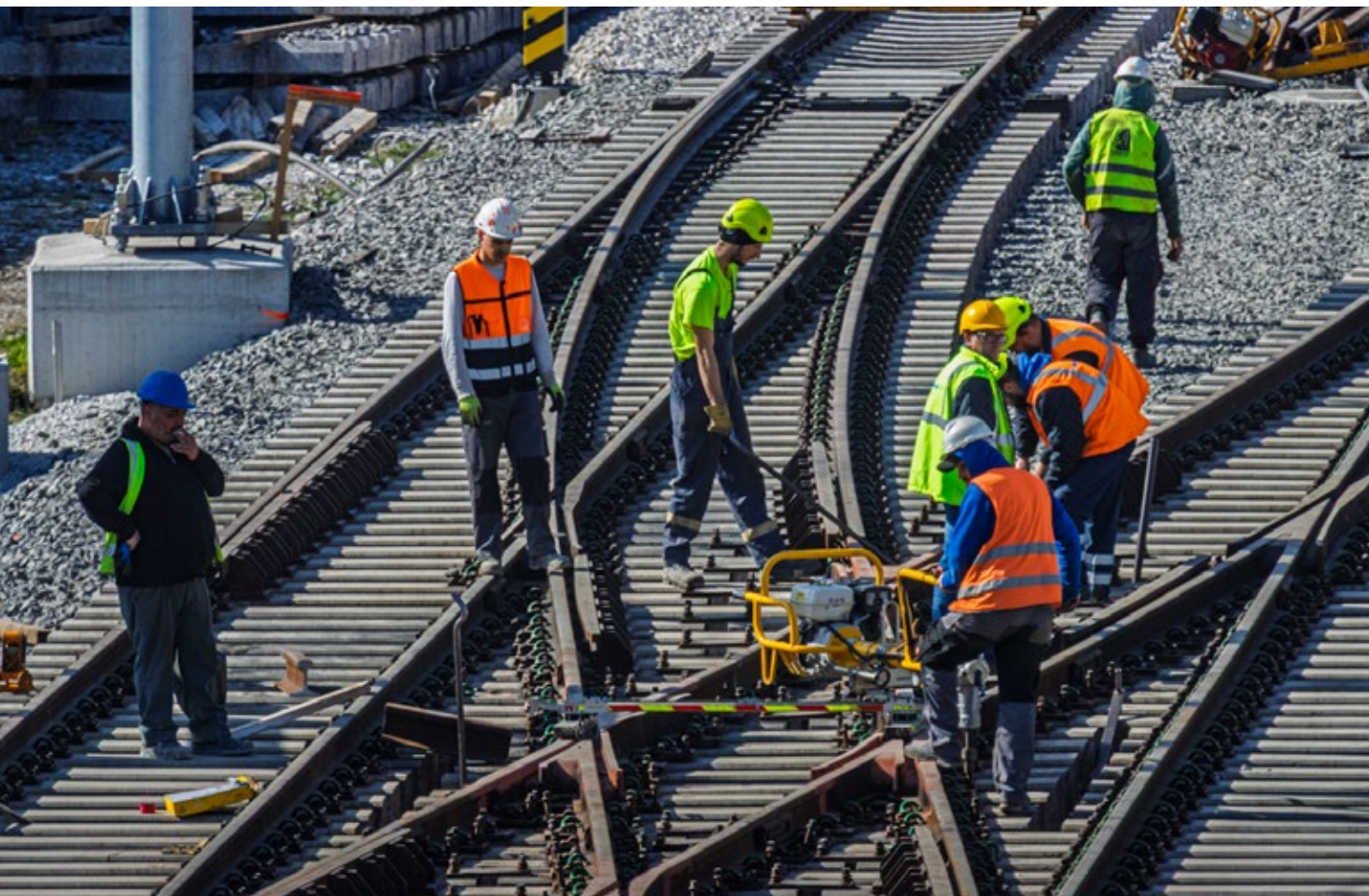
Arhitekturni koncept se jasno odraža tudi v zunanji podobi objekta. Kot pojasnjujejo arhitekti, je »fasada zasnovana kot modularni sistem jeklenih okvirjev, kjer vsak od programov v notranjosti dobi svojo definicijo glede na potrebe programa in zunanje pogoje. Nastane končna podoba različno artikuliranih programov, povezanih v enotno celoto«.

Nova postaja je pomemben korak k sodobnejši prometni infrastrukturi v prestolnici. Povečala bo zmogljivosti, izboljšala pretočnost in omogočila boljšo povezanost med različnimi oblikami javnega prevoza. Hkrati pa projekt odpira tudi širša vprašanja o organizaciji prostora, potniških tokovih in vlogi javnega prevoza v mestu prihodnosti.

Na več deset milijonov evrov ocenjeno investicijo bodo Slovenske železnice financirale z lastnimi in dolžniškimi viri, postopno po posameznih fazah gradnje in v skladu s finančnimi potrebami projekta. Za pripravo projektne dokumentacije so pridobile tudi milijon evrov nepovratnih sredstev iz programa CEF – Instrument za povezovanje Evrope.

Ljubljana kot prometno vozlišče prihodnosti

Poleti naj bi bila zaključena nadgradnja železniške postaje Ljubljana. Preplet prog ji daje strateški pomen v evropskih prometnih tokovih.



Konec julija naj bi bil na področju železniške infrastrukture dokončan projekt nadgradnje železniške postaje Ljubljana, ki je najpomembnejše prometno vozlišče v Sloveniji. Za projekt, vreden 244 milijonov evrov z DDV, bo 85 odstotkov sredstev prispevala EU.

Projekt nadgradnje, razdeljen v več faz, je eden največjih infrastrukturnih posegov v središču prestolnice v zadnjih desetletjih. Eden njegovih ključnih ciljev je izboljšanje potniške izkušnje, med drugim z gradnjo novih, širših peronov, dolgih do 400 metrov, ki bodo omogočali dostop z dvigali in tekočimi stopnicami z novega nadhoda ter iz prenovljenega podhoda. Skupno bo imela postaja po prenovi 12 peroniziranih tirov, kar bo bistveno povečalo njeno zmogljivost. Hkrati se iz osrednjega dela umikajo dejavnosti servisiranja in manevriranja tovornih vlakov, ki se selijo na druge lokacije.

Dolgoročna strategija slovenskega železniškega omrežja predvideva tudi popoln umik tovornega prometa z območja ljubljanske potniške postaje in njegovo preusmeritev na novo obvozno progo, kar bi dodatno razbremenilo mestno jedro ter omogočilo hitrejši in zanesljivejši potniški promet.



Stičišče pomembnih prog

Vodilni partner izvajalskega konzorcija, SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana (SŽ – ŽGP), izvaja obsežna dela na zgornjem ustroju. Nadgradnja poteka ob neprekinjenem železniškem prometu, zato je projekt razdeljen v natančno načrtovane faze, ki zmanjšujejo vpliv na potnike in operativno delovanje. Hitrost vlakov je med gradnjo omejena, končna ureditev pa bo omogočala hitrejši in varnejši promet, zlasti na glavnih tranzitnih tirih. Gradnja se je začela leta 2024 in se bo predvidoma končala letos,« je med drugim pojasnil Žiga Avšič, diplomirani inženir gradbeništva v SŽ – ŽGP.

Postaja je ključno stičišče več pomembnih železniških prog. Odprta je za sprejem in odpravo potnikov v notranjem in mednarodnem prometu ter kot tranzitna postaja za tovorni promet. »Je začetna, končna ali razporedna postaja glavnih in regionalnih železniških prog v petih smereh – Gorenjske, Primorske, Dolenjske, Kamnika in Zasavja – ter del omrežja TEN-T. Ta preplet prog jo umešča v središče slovenskega železniškega sistema in ji daje strateški pomen v evropskih prometnih tokovih.«

Nadgradnja je bila potrebna, saj je bila obstoječa postaja že dolgo preobremenjena. »Čeznjo na dan v povprečju pelje do 515 vlakov, med njimi približno 230 tovornih, okoli 250 potniških ter dodatni službeni vlaki. Ozka grla, zastarele signalnovarnostne naprave, kratki peroni, nizke hitrosti in kompleksno prepletanje vlakovnih poti so omejevali učinkovitost prometa. Hkrati je bila infrastruktura na meji zmogljivosti, kar je vplivalo na zanesljivost in pretočnost celotnega železniškega sistema. Zato je nadgradnja nujna, da Ljubljana ohrani vlogo osrednjega vozlišča v nacionalnem in mednarodnem prometu. Projekt zato predvideva popolno prenovno tirne infrastrukture.«

Vendar pa, kot še dodaja sogovornik, projekt presega zgolj tehnično prenovno. »Je namreč pomemben korak k sodobni, učinkoviti in trajnostni železniški infrastrukturi, ki bo Ljubljano povezala z evropskimi prometnimi tokovi prihodnosti. Nadgradnja postaje je temelj za nadaljnje projekte, kot so dvotirnost prog, nove povezave in morebitna poglobitev železnice, ter ključen del dolgoročne vizije razvoja slovenskega železniškega omrežja.« Leta 2027 pa naj bi bile dokončane spremljajoče ureditve, avtobusni terminal in okolica.

Članek je bil prvotno objavljen v časopisu Delo dne 13.5.2026.

Slovenske železnice bodo vedno velika družina

Intervju: Gorazd Podbevšek, član posloводства SŽ



»Železnice imajo neko posebno čarobnost. Predanost temu, da sistem deluje in da vlaki morajo voziti, ne glede na okoliščine, je res nekaj posebnega,« pravi Gorazd Podbevšek, član posloводства Slovenskih železnic, ki, kot poudarja, po dveh letih na Kolodvorski povsem drugače občuti kulturo in vzdušje v organizaciji. Po drugi strani ima, dodaja, prav ta tradicija tudi svojo težo. Z njim smo se pogovarjali o razvoju skupine, ki v zadnjih letih doživlja intenzivne spremembe – z novimi projekti stremi k multimodalni mobilnosti, z ambicioznimi načrti na področju logistike pa širi svojo ponudbo in krepi konkurenčnost. Dotaknili smo se strateških usmeritev, izzivov upravljanja koncerna in vpliva globalnih razmer na poslovanje. Kako vidi pritožbo nevladne organizacije, zaradi katere bi se lahko zavlekla gradnja avtobusne postaje v Ljubljani? In tudi – kako preživlja prosti čas ter kam odhaja na poletni oddih?

Sodelavci vas poznajo kot člana posloводства, širša javnost tudi kot predsednika Združenja nadzornikov Slovenije. Zadetki na Googlu pa so skopi – in govorijo izključno o vašem delu. A gotovo vas oblikujejo tudi druge stvari. Kako bi se opisali? Kaj vse definira Gorazda Podbevška?

Odraščal sem na Gorenjskem – najprej smo z družino živeli na Planini v Kranju, potem smo se preselili na Golnik.

Narečje dobro skrijete ...

No, pravi Ljubljančan hitro sliši, da še vedno malo »zavijam« po svoje, je pa res, da je gorenjsko narečje v letih nekoliko zbledelo. V Ljubljani živim že več kot polovico življenja – pri 22 letih sem se kot študent preselil v prestolnico.

Sicer pa sem oče treh otrok, kar me verjetno najbolj definira. Zdaj so že kar veliki – sin je odrasel in precej samostojen, hčerki pa sta najstnici, tako da je to obdobje na svoj način bolj zahtevno in terja več energije. Družinsko življenje mi veliko pomeni. Je namreč povsem drug svet, ločen od dela. To je prostor, kjer sem lahko preprosto jaz – Gorazd, ati, sproščen in nekoliko drugačen, kot me morda vidi kdo, ki me pozna le iz službenega okolja.

In ko imate čas samo zase?

V zadnjem obdobju sem precej aktiven. Redno hodim v fitnes, skoraj vsak vikend, ko nisem z otroki, grem v hribe. Začel sem tudi plezati in se znova vrnil k igranju tenisa. Tenis mi je še posebej všeč, ker poleg rekreacije vključuje tudi tekmovalnega duha. Gre za odlično telesno dejavnost za izboljšanje vzdržljivosti – druge bolj krepijo moč, tenis pa mi močno pospeši srčni utrip. Skratka, ukvarjam se z različnimi športi, ki mi vsak zase najbolj ustrezajo. Ob tem se počutim bolje, tako fizično



kot psihično. Ko se dobro razgibam in preznojim, se res sprostim.

Z železnicami ste povezani že dalj časa; sprva ste bili zunanji sodelavec, zadnji dve leti pa ste – lahko bi rekli – polnopravni železničar, član posloводства. Vsako jutro se vračate na Kolodvorsko in okolje ste lahko zdaj že dobro spoznali. Kaj vas med železničarji najbolj navdušuje? In zaradi česa vam kdaj »osivi kak las«?

Kot zunanji sodelavec stvari res spremljaš bolj z razdalje – kot da stojiš za nekim zidom in zato težko zares začutiš pravo kulturo in vzdušje organizacije. To začneš dojemati šele, ko se vključiš v ta sistem.

Kar me najbolj fascinira, je to, da imajo železnice neko po-

sebno čarobnost. Ne glede na meritve zavzetosti, organizacijske klime ali vsakodnevne frustracije, ki jih – tako ali drugače – vsi doživljamo na delovnem mestu, obstaja zelo močna pripadnost, še posebej med ljudmi na terenu. To so posamezniki z desetletji znanja in izkušenj, ki jih pri delu vodi jasen cilj: vlaki morajo voziti. Ljudje naredijo vse, da se zgodi tisto, zaradi česar železnica obstaja. Ta predanost temu, da sistem deluje, ne glede na okoliščine, je res nekaj posebnega. To je lepo videti in na to sem ponosen. Vesel sem, da sem lahko vsaj majhen del te zgodbe.

Po drugi strani pa ima prav ta tradicija tudi svojo težo. Zaradi vseh let izkušenj, znanja in ustaljenih načinov dela so spremembe zelo zahtevne. V velikih sistemih so vedno tež-

ke, na železnici pa se mi zdi, da še posebej. Če želiš stvari na hitro premakniti ali spremeniti, hitro ugotoviš, da to ne gre. Pogosto moraš imeti veliko potrpljenja, da ljudi prepričaš, da lahko stvari skupaj naredimo tudi drugače ali bolje. Ta začetni odpor do novosti me včasih frustrira.

Ste korporativni pravnik. Zakoga, ki se s tem ne ukvarja, je ta vloga lahko nekoliko abstraktna. S čim se vsakodnevno ukvarjate?

Korporativni pravnik se, poenostavljeno povedano, ukvarja s pravili, po katerih delujejo gospodarske družbe, podjetja in skupine podjetij. Sam sem se že od začetka, takoj po zaključnem študiju, posvetil temu področju. Ukvarjal sem se s prevzemi, spori med družbeniki, sistemi upravljanja, kadrovanja in nagrajevanja uprav ter tudi s sistemi nadzora v družbah. Delal sem na področju povezanih družb, statusnih preoblikovanj in še bi lahko našteval. Gre za precej tehnična področja, katerih cilj je urediti odnose v družbah, tako da delujejo čim bolj učinkovito, hkrati pa obvladujejo ključna tveganja, ki so jim izpostavljene.

Kasneje sem se vključil tudi v oblikovanje dobrih praks na tem področju. Predvsem v okviru združenja nadzornikov smo razvijali korporativno upravljanje, kot ga poznamo danes v Sloveniji. Skušali smo opredeliti pristope in rešitve, ki bi družbam pomagali do večje uspešnosti in jih obvarovali pred tveganji, stranpotmi, škandali in težavami, ki se tudi v našem prostoru občasno pojavljajo.

Če to povzamem v nekaj besedah: cilj vsega naštetega je ustvariti čim bolj stabilno gospodarsko okolje, v katerem lahko vsi skupaj bolje delujemo.

Načini upravljanja oziroma delovanja Slovenskih železnic so se skozi čas precej spreminjali. Če smo imeli nekoč eno samo družbo, danes govorimo o razvejenem sistemu številnih odvisnih družb. Ali je oblikovanje takšnega konglomerata, ki združuje tudi nekatere med seboj precej različne dejavnosti, smer, ki ji velja slediti tudi v prihodnje?

To vprašanje po mojem prepričanju odpira dve osnovni vprašanji. Prvo je strateško: ali naj bodo Slovenske železnice sistem, ki upravlja javno železniško infrastrukturo in skrbi za to, da vlaki vozijo, ali pa naj svojo vlogo razširijo ter na področje javnega potniškega prometa in logistike pogledajo širše.

Takšna širitev seveda prinaša večji dolgoročni potencial za rast in uspešnost. Strateška odločitve, da se Slovenske železnice širijo – ne izven svojega jedrnega poslanstva, temveč z njegovo nadgradnjo na širši spekter dejavnosti, ki jih pokrivajo, je po mojem mnenju pravilna in ji velja slediti tudi v prihodnje.

Drugo vprašanje, ki se pojavi v pogovorih s ključnimi deležniki, je povezano z organizacijsko ureditvijo. Tudi tukaj menim, da je bila odločitev pravilna, ko se je nekoč enotna družba z zakonom preoblikovala v skupino družb.

Danes nas je približno 7200 in delujemo na različnih področjih – od tovarnega prometa, špedicije in celovite logistike do potniškega prometa, upravljanja infrastrukture, gradbeništva in avtobusne dejavnosti. Prometni institut se na primer ukvarja z znanstveno-analitičnim obravnavanjem naših dejavnosti. Gre torej za širok nabor dejavnosti, ki med seboj niso enake.

V pogovorih znotraj sistema se to včasih izpostavi kot slabost – kot da je problem v tem, da nismo vsi enaki. Sam menim, da je takšno razmišljanje napačno. Slovenske železnice bodo vedno skupina, neke vrste velika družina. Na določenih ključnih področjih moramo stvari poenotiti in jih upravljati skupaj, hkrati pa moramo sprejeti, da nismo vsi enaki. Tako kot v družini, kjer imajo posamezni člani svoj prostor in lahko delujejo na svoj način, moramo tudi tukaj dopustiti razlike. Odpor do odstopanj od popolnoma enotne ureditve se bo po mojem mnenju sčasoma zmanjševal, saj alternative v praksi ni. Popolna centralizacija, ko so se za eno mizo sprejemale čisto vse odločitve, s čisto vseh področij, enostavno ne deluje več. Slovenske železnice morajo delovati kot koncern, sestavljen iz različnih družb, z ljudmi, ki na različnih ravneh samostojno sprejemajo odločitve. Hkrati pa moramo na ravni skupine ostati povezani, enotno vodeni in še naprej delovati usklajeno.

Bili ste močno vpeti v pogajanja med Nomagom, ki je del skupine SŽ, in pa Avtobusno postajo Ljubljana. Kakšne spremembe v praksi prinaša sklenjeni dogovor?

Na kratko – ne gre za prevzem podjetja. Skupina SŽ in Nomago s tem poslom prevzemata le dejavnost Avtobusne postaje.

Zelo pomembno je, da smo z dogovorom dokončno rešili dolgoletni spor z Avtobusno postajo oziroma družbo AP Ljubljana. Dejstvo je, da smo bili lastniki zemljišč, na katerih je Avtobusna postaja stala in delovala, zato so se v zvezi s tem v letih odpirala različna vprašanja, hkrati pa so se stopnjevala tudi nesoglasja – predvsem glede najemnih razmerij in drugih s tem povezanih zadev.

Zakaj je to tako pomembno? Zavedati se moramo, da smo sredi procesa celovite preureditve območja med Vilharjevo in Masarykovo cesto. Takšni posegi nujno zahtevajo bolj ali manj prijetne prilagoditve, zato je za nas ključno, da povežemo vse deležnike, vključene v projekt, s ciljem, da zagotovimo učinkovite rešitve za potnike tako v prehodnem obdobju gradnje kot tudi dolgoročno, hkrati pa poskrbimo, da dejavnost potniškega prometa ne bo trpela ali se zmanjševala, temveč se bo razvijala skladno z zastavljenimi načrti.

Predstavljam si, da za takšnimi poslovnimi odločitvami, kot je prevzem avtobusne dejavnosti, stoji tudi širša vizija razvoja skupine. V izjavah vodstva smo doslej že večkrat slišali, da SŽ dolgoročno stremijo k vzpostavitvi t. i. multimodalne mobilnosti.

Zagotovo. Mobilnosti in javnega potniškega prometa že na srednji, kaj šele na dolgi rok ne moremo razumeti kot nekaj ločenega – kot ene vlakovne linije ali ene avtobusne povezave. Takšen parcialen pristop ne deluje. Mobilnost mora biti celovita storitev, ki potniku omogoča, da pride od točke A do točke B v čim krajšem času, na varen in udoben način.

Multimodalna središča, kot jim pravimo, so pri tem ključna. Gre za postaje, ki združujejo dve glavni hrbtenici – potniško železniško in potniško avtobusno omrežje, pri čemer so nosilec sistema Slovenske železnice. Temu moramo dodati še mikromobilnost, ki pokriva t. i. zadnji kilometer ali dva – torej povezavo od doma do postaje ali od postaje do končnega cilja. Tu aktivno razvijamo rešitve, kot so sistemi izposoje koles in drugih manjših prevoznih sredstev. Vse to želimo združiti v centre mobilnosti.

Nova avtobusna postaja, ki bo v Ljubljani zrasla v prihodnjih letih, bo ena prvih in ključnih takšnih točk, ki jih vzpostavljamo, nikakor pa ne edina. Naša ambicija je vzpostaviti mrežo tovrstnih postaj po vsej Sloveniji, da bo imel potnik, ne glede na to, kam in kdaj potuje, na voljo praktično in privlačno rešitev, za katero se bo z veseljem odločil.

Verjamemo, da lahko s takšnim pristopom Slovenske železnice dolgoročno uveljavimo kot ključnega akterja javnega potniškega prometa v tem prostoru.

Ko že govoriva o novi avtobusni postaji v Ljubljani – gre za investicijo Slovenskih železnic, ki bo, verjamemo, pomembno izboljšala izkušnjo potnikov. Po pritožbi nevladne organizacije Alpe Adria Green pa projekt trenutno stoji. Kako spremljate ta postopek in ali bi se lahko zaradi tega gradnja, ki naj bi bila sicer zaključena leta 2029, zavlekla?

V tem primeru smo mi pravzaprav kolateralna škoda. Društvo Alpe Adria Green ni vložilo tožbe neposredno zoper naše gradbeno dovoljenje, temveč zoper državno uredbo, ki ureja obvladovanje hrupa. Ta uredba pa je ena od podlag za izdajo našega gradbenega dovoljenja.

Iskreno upam, da se bo spor čim prej razrešil, saj dokler ni zaključen, ne moremo dokončati postopkov pridobivanja gradbenega dovoljenja in začeti investicije. Na naši strani je sicer večinoma vse pripravljeno – ne izgubljam časa in aktivnosti vzporedno peljemo naprej. Se pa lahko zgodi, da bo, če spor ne bo razrešen sporazumno, prišlo do zamude pri izgradnji. To je za nas zgotovo neugodno, vendar na to žal nimamo vpliva.



V strateškem poslovnem načrtu skupina Slovenske železnice napoveduje »širitev družine« in skorajšnjo ustanovitev dveh novih odvisnih družb: SŽ – Mobilnost in SŽ – Terminali. Kaj prinašata?

Gre za način izvedbe dveh strateških ciljev, o katerih sva govorila. Logistika kot taka je postala tako celovita storitev, da si kot ponudnik zgolj železniškega tovarnega prometa na dolgi rok nekako obsojen na to, da si le en delček v dolgi logistični verigi in kot podizvajalec ustvarjaš razmeroma nizko dodano vrednost. Naš strateški cilj v logistiki je postati eden ključnih igralcev na koridorjih, ki potekajo skozi Slovenijo.

Če želimo biti ključni igralec na teh koridorjih, moramo naprej podaljšati naše prevozne poti – ne opravljati večine posla zgolj znotraj slovenskih meja, temveč se širiti tudi v sosednje države, za kar si že aktivno prizadevamo. Drugo pa je, da moramo razširiti obseg storitev, ki jih ponujamo, pri čemer se zaledni terminali v zadnjih letih kažejo

kot ključni. Omogočajo namreč, da lastnikom tovarov ponudimo bistveno bolj konkurenčno storitev, kot če teh – tako kontejnerskih terminalov kot skladišč – ne bi imeli.

Odločitev, da začnemo razvijati terminale, izhaja tudi iz tega, da je to edina pot, da resnično okrepimo steber logistike. Poleg tega imamo nekatere nepremičnine, ki so za to idealne – v neposredni bližini železnice, avtoceste ali obojega, ustrezno umeščene in z možnostjo razvoja prav takšnih terminalov. Negospodarno bi bilo, če teh resursov ne bi unovčili oziroma uporabili za to, kar počnemo.

Kako to izvesti in zakaj smo se odločili za ustanovitev posebne družbe SŽ – Terminali? Gre za dejavnost, ki je specifična – kljub povezavi z logistiko gre v osnovi za nepremičninski posel, ki se razlikuje od dejavnosti, ki jih trenutno upravljamo. Zahteva drugačen kapital, drugačne strukture financiranja in tudi specializirane kadre. Zato smo se odločili, da to umestimo v posebno družbo SŽ – Terminali, kjer bomo lahko to dejavnost upravljali na bolj poenoten in učinkovit način. Če bi terminale umestili denimo v družbo, ki upravlja tovorni promet, ali v katero od drugih obstoječih družb, bi imela vsaka od teh možnosti določene slabosti. Po opravljeni analizi se je ustanovitev posebne družbe izkazala kot najboljša rešitev.

Ko je govor o terminalih, gre za zdaj zgolj za načrte ali s tem v zvezi že tečejo aktivnosti oz. kdaj lahko pričakujemo tudi formalno ustanovitev družbe?

Najprej želimo temeljito pripraviti posamezne projekte – od investicijske dokumentacije naprej – in nato nadaljevati vzpostavitev družbe ob pravem trenutku. Trenutno aktivno analiziramo po-



samezna zemljišča z vidika njihove potencialne uporabe. Pripravljene so študije potrebnih investicij, prihodkov in poslovnih modelov za ključne nepremičnine, prav tako že oblikujemo konkretne razvojne načrte.

V zadnjem času se kažejo tudi dobre možnosti za strateška partnerstva. Pri kontejnerskih terminalih obstajajo partnerji, ki nam lahko pomagajo hitreje in z manjšim tveganjem doseči cilje, podobno

velja za sodobna skladišča in avtomobilske terminale. Kar se tiče same formalne ustanovitve družbe, je to le eden od korakov. Če bi jo poskušali izpeljati na hitro, bi si lahko nakopali več težav, kot bi s tem pridobili.

Zdi se, da v zadnjem obdobju spremljamo res intenziven razvoj železnic – tu so novi vlaki, številni infrastrukturni in drugi projekti, o katerih sva govorila. Hkrati pa so globalne gospodarske raz-

mere ta hip precej negotove, v luči napetosti in konfliktov med velikimi svetovnimi silami pa stabilizacije v bližnji prihodnosti ni pričakovati. Kako danes gledate na širše družbene in geopolitične razmere v svetu – in kakšna tveganja prinašajo?

Menim, da trenutna situacija v svetu ni dobra. Razmere, tako z vidika varnosti kot mednarodnih odnosov, kažejo na postopno razgradnjo mednarodnega reda, ki je – kljub vsem pomanjkljivostim – temeljil na pravih in izhajal iz človekovih pravic. To rušenje je nevarno. Kršitve mednarodnega prava, kot so agresija na Ukrajino, napetosti na Bližnjem vzhodu ali številni konflikti, ki jih pogosto sploh ne zaznamo, ker jih je po svetu toliko, postajajo vsakodnevne. Imamo več žarišč v Afriki, napetosti v Aziji, odnose med velikimi silami, ki se zaostrujejo – vse to ustvarja zelo nestabilno okolje.

To se neposredno odraža tudi v razmerah, v katerih poslujemo. Nihče ne ve, kakšna bo cena energentov čez leto dni, nihče ne ve, kako se bodo razvijali pomorski koridorji ali trgovinski tokovi. Poleg vojaških napetosti smo priča tudi ekonomskim pritiskom – novim carinam, tarifam in določeni razgradnji globalnega ekonomskega modela, ki je bil dolgo temelj logistike, enega naših ključnih stebrov. Vse to so resna tveganja in lahko hitro vplivajo tudi na poslovanje Slovenskih železnic.

V zadnjem desetletju smo bili zelo uspešni. Razvoj Slovenskih železnic je bil v tem obdobju izjemen in na to smo lahko upravičeno ponosni, da smo skupaj postavili tako trdne temelje. A kljub temu si ne moremo privoščiti občutka udobja. Okolje se lahko zelo hitro spremeni, zato moramo ostati previdni, prilagodljivi in pripravljeni na različne scenarije.

Vem, da je ljudem težko razumeti in poslušati, kako smo po eni strani zelo uspešni, kako nam včasih skoraj po malem čudežu uspe ustvarjati dobičke in biti tudi poslovno uspešni, po drugi strani pa hkrati poudarjamo, da moramo biti zelo previdni pri stroških, učinkovitosti, spreminjati in modernizirati procese dela ter z manj ljudmi iz dneva v dan narediti več.

To dvojje združiti in jasno skomunicirati ni enostavno. Vesel pa sem, da so tudi socialni partnerji pri tem zelo konstruktivni in razumejo kompleksnost teh izzivov. Če bi na tem področju prišlo do sporov, bi bilo to slabo za vse.

Za konec nazaj k lahkotnejšim temam. Smo na pragu poletja, začenjajo se dopusti – se že veselite oddiha? Kam potujete?

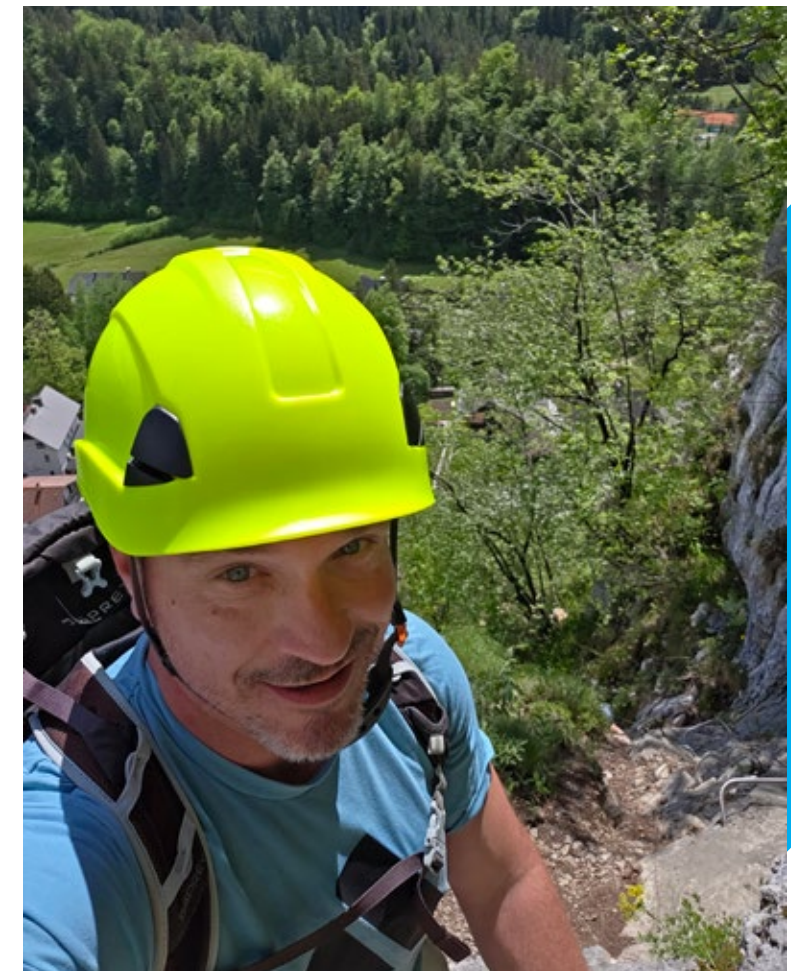
Se! Vsako poletje si vzamemo

čas za družinski dopust na morju. V zadnjih letih smo bili že na kar nekaj različnih lokacijah – stremimo k temu, da vsako leto obiščemo novo destinacijo. Lani smo bili v Grčiji, predlani v Italiji, leto pred tem v Španiji. Kam bomo šli letos, se še nismo odločili. Imamo pa doma kar intenzivne debate z otroki, tako da bomo na koncu videli, čigav predlog bo »zmagal«.

Ob tem razmišljam še o »solo oddihu«. Še nikoli v življenju nisem šel sam na dopust, zato mislim, da si bom letos privoščil tudi kaj takšnega. Kam, še ne vem. Me pa običajno bolj privlačijo hribi, zato bo to po vsej verjetnosti bolj pohodniška izkušnja.

Morje in hribi torej – odlična kombinacija za polnjenje baterij.

In dobra priprava na zahtevno delovno jesen, zagotovo!



Jubilanti 2026 - tri desetletja predanosti železnici

Med nami je mnogo sodelavk in sodelavcev, ki že desetletja s svojim znanjem, predanostjo, trdom in odgovornostjo soustvarjajo zgodbo Slovenskih železnic. Kot veleba tradicija, se jim na SŽ za takšno zvestobo in prispevek tudi slovesno zahvalimo – v času, ko praznujemo dan železničarjev.



V začetku junija smo se poklonili letošnjim jubilarcom, ki so svojemu poklicu namenili tri desetletja. Letos je bilo takšnih sodelavcev 77, med prejemniki priznanj je bila ena sama jubilarica. Jubilej pa je obeležil tudi direktor Prometnega instituta Peter Verlič.

Slovesnost je potekala v prijetnem in svečanem vzdušju v petek, 5. junija, v Železniškem muzeju Slovenskih železnic. Program je uvedla folklorna skupina ŽKUD Tine Rožanc, glasbeni del pa je obogatila Godba Slovenskih železnic Zidani Most. S solistom Janezom Krivcem so poskrbeli za posebej ganljiv trenutek z izvedbama pesmi »Železna cesta« in »Naša godba«.

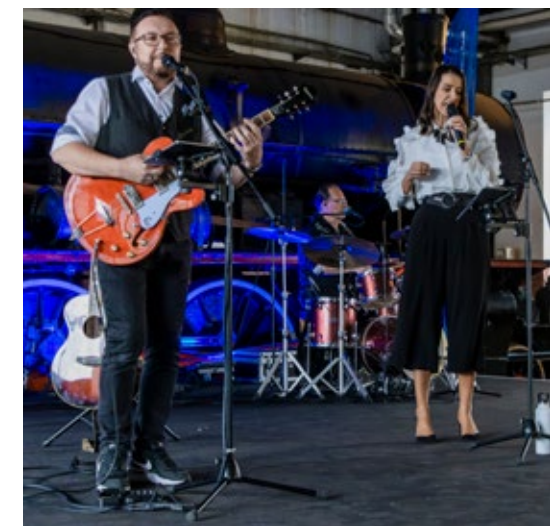
Zbrane je ob tej priložnosti nagovoril tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in se jubilarcom iskreno zahvalil. Ob tem je poudaril pomen zaposlenih za uspešnost podjetja: »Trideset let dela v enem podjetju je dosežek, ki si zasluži spoštovanje. Malo je podjetij, ki lahko vsako leto počastijo toliko zaposlenih s tako dolgo delovno dobo. Vaš prispevek je pomemben del zgodbe Slovenskih železnic in eden od razlogov, da smo danes uspešno in stabilno podjetje,« je dejal.



Jubilarica in jubilarci so ob tej priložnosti poleg plakete prejeli še simbolično darilo – uro, ki predstavlja čas, ki so ga namenili svojemu poklicu, sodelavcem in železnici. To je zahvala za leta predanosti, strokovnosti, odgovornosti in neštete ure dela, vložene v skupni cilj.

Biti železničar pomeni več kot le opravljati delo. Gre za poklic, prežet s tradicijo, odgovornostjo in posebnim ponosom. Je pripadnost skupnosti, ki povezuje generacije zaposlenih, njihove družine, lokalna okolja ter bogati področja športa, kulture in vsakdanjega življenja.

Jubilejna slovesnost ni bila zgolj pogled nazaj, temveč tudi opomnik, da zgodovino Slovenskih železnic vsak dan znova ustvarjajo ljudje – z delom, predanostjo in odgovornostjo. Prav oni puščajo sledi in gradijo temelje za prihodnje generacije železničarjev. Jubilarci in jubilarcom iskreno čestitamo!



SŽ, d. o. o.,

Potočnik Robert, Lužnik Peter, Tomšič Mojca,

SŽ-Tovorni promet, d. o. o.

Gavranič Mladen, Tomc Darko, Cvelbar Danijel, Judež Boštjan, Kranjc Simon, Kristanec Primož, Kuder Denis, Pavlin Aleksander, Petek Boris, Poljan Milan, Škrbec Robert, Bokič Rajko, Klobučar Damir, Perič Brane, Petešič Walid, Stojaković Radislav, Lipavec Alojz, Stazinski Davorin, Šmit Pavel Oliver

SŽ-Potniški promet, d. o. o.

Berglez Djapić Vladimir, Djukić Simo

SŽ-Infrastruktura, d. o. o.

Černivec Andrej, Bole Aleš, Gorišek Mitja, Greznik Simon, Oblak Ivan, Željko Robert, Doberšek Boštjan, Kuster Stanislav, Oset Stanislav, Vuzem Slavko, Fišer Marino, Kendić Esad, Košec Venčeslav, Pavelšek Sašo, Žibert Rok, Korbar Peter, Rebselj Andrej, Pondrk Danijel, Arnejčič Janko, Frangež Andrej, Štraus Simon, Žuna Darko, Cerkenik Zoran, Grabnar Anton, Čehovin Tomaž, Erlih Rok, Goričanec Ljubinko, Marinovič Davor, Sever Bernard, Starina Vinko, Ulčnik Viktor, Malinovič Dragan, Poljšak Miran, Hudarin Zvonimir

SŽ-VIT, d. o. o.

Kalister Boštjan, Rodica Aleš, Simončič Robert, Poles Saša, Horvat Ivan, Tovornik Igor, Kajtna Darko, Golčar Janko

SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o.

Kristanec Boris, Čorokalo Ilija, Jerlah Marko, Škrjanec Kristjan, Šuštaršič Janez, Bočko David, Janežič Franc, Hajdinjak Emil, Jurčič Denis, Regancin Goran

Prometni institut, d. o. o.

Verlič Peter

Utrinki praznovanja 180. obletnice prihoda prvega vlaka na Slovensko

Na Slovenskih železnica smo 180. obletnico prihoda prvega vlaka na slovensko ozemlje zaznamovali s številnimi aktivnostmi, s katerimi smo počastili bogato železniško zgodovino in ljudi, ki jo soustvarjajo.

Praznovanje se je začelo 2. junija na dan železničarjev, ko smo častljivo obletnico praznovali v Celju, kamor je leta 1846 pripeljal prvi vlak. V sodelovanju z Mestno občino Celje smo z otroki iz bližnje celjske šole in mladimi nogometaši NK Celje posejali sončnice. Sejanje sončnic ob železniških progah po vsej Sloveniji poteka že drugo leto v sklopu našega projekta Sejemo sončno prihodnost.

Istega dne je bila na valovih Radia Maribor objavljena prva epizoda podkasta [Po železni cesti](#) o 180-letnici železnice, ki jo pripravlja RTV Slovenija. Prva oddaja je bila posneta v Železniškem muzeju Slovenskih železnic, gost pa je bil upokojeni ravnatelj muzeja Mladen Bogić. S svojim bogatim znanjem in izjemnim poznavanjem zgodovinskih dejstev je poslušalce v polurnem pogovoru popeljal v čas nastajanja Južne železnice in predstavil okoliščine, ki so pripeljale do tega, da je 2. junija 1846 na železniško postajo v Celju pripeljal prvi vlak in s tem naznanil začetek nove dobe razvoja, povezovanja in napredka.

V petek, 5. junija, smo pripravili posebno slovesnost Jubilanti 2026 za sodelavke in sodelavce, ki na Slovenskih železnica neprekinjeno delajo že trideset let, in se jim zahvalili za njihovo predanost in prispevek k razvoju slovenskega železniškega sistema, ki deluje že 180 let.



Pestro dogajanje v Železniškem muzeju

Vrhunec praznovanja 180-letnice je sledil v soboto, 6. junija, v Železniškem muzeju, ko smo organizirali pestro celodnevno dogajanje za mlajše in starejše ljubitelje železnice. »Vožnje z vlakom vrtno železnice so med našimi najmlajšimi obiskovalci zelo priljubljene. Ob njih otroci živo spoznavajo delovanje parnih lokomotiv, saj se po dvorišču popeljejo z miniaturnimi različicami velikih parnih lokomotiv, ki jih sicer občudujemo v muzeju. Lepo je videti, da železnica še vedno navdušuje tudi mlajšo generacijo, zato želimo takšno doživetja ohraniti in razvijati tudi v prihodnje,« je povedala Andreja Špitalar iz Železniškega muzeja Slovenskih železnic.

V sklopu prireditve smo odprli tudi posebno razstavo z naslovom Ponos preteklosti, moč prihodnosti – 180 let železnice na Slovenskem, ki je nastala v sodelovanju med Železniškim muzejem Slovenskih železnic in Pokrajinskim muzejem Celje. »Vpliv železnice daleč presega zgolj prevoz potnikov in tovarov. Skozi desetletja je soustvarjal gospodarski in kulturni razvoj ter številnim generacijam zagotavljala delo in preživetje. To velja še danes. Pravzaprav se zdi, da železnica znova pridobiva veljavo in da bo v prihodnje igrala še pomembnejšo vlogo pri povezovanju ljudi in spodbujanju trajnostnega razvoja,« je ob odprtju razstave povedala mag. Tanja Rotovnik, direktorica sektorja za marketing, komuniciranje in mednarodne odnose pri Slovenskih železnica.

Poseben del programa je bila predstavitev nove knjige dr. Josipa Orbančiča Legendarni vlak gomulka. Več kot 70 domačih in tujih obiskovalcev je prisluhnilo pogovoru, ki ga je povezovala Andreja Špitalar iz Železniškega muzeja in v katerem sta avtor knjige dr. Josip Orbančič in urednik knjige mag. Klemen Ponikvar obudila zgodbo vlaka, ki je kar šest desetletij zaznamoval potniški promet na slovenskih železnica in ostal eden najbolj prepoznavnih simbolov povojnega železniškega prometa.

»Pri nas se je takrat uveljavila praksa, da smo vlake in lokomotive poimenovali po voditeljih držav, iz katerih so ti vlaki izvirali. Tako so gomulke dobile vzdevek po tedanjem poljskem voditelju Vladislavu Gomulki,« je pojasnil dr. Josip Orbančič in dodal, da so po podobnem principu nastali tudi vzdevki nekaterih drugih lokomotiv, med njimi Kennedy in Reagan. Gomulke so izdelali leta 1964 v poljski tovarni Pafawag, po slovenskih tirih pa so prvič zapeljale 27. novembra istega leta po elektrificirani gorenjski progi. Od slovenskih tirov se je gomulka poslovila 24. junija 2021. Veseli nas, da smo z izdajo knjige o njej tudi na Slovenskih železnica počastili njeno pomembnost.

Z omenjenimi aktivnostmi želimo tudi širši javnosti približati bogato zgodovino železnice na Slovenskem ter poudariti njen pomen za razvoj družbe, gospodarstva in povezovanja ljudi – nekoč, danes in v prihodnosti.



mag. Klemen Ponikvar, Andreja Špitalar, dr. Josip Orbančič



Drugi tir Divača–Koper je prevozen

Marca je po trasi drugega tira zapeljal preizkusni vlak in s tem potrdil prevoznost nove železniške proge Divača–Koper. Po šestih letih gradnje – leta 2019 so se začele graditi dostopne ceste, leta 2021 pa glavna gradbena dela – je preizkusni vlak napovedal pomemben mejnik v razvoju slovenske železniške infrastrukture.

Nova, 27 kilometrov dolga železniška proga poteka po povsem novem koridorju in je prva takšna železniška povezava, zgrajena v samostojni Sloveniji. Na zahtevni kraški trasi je bilo treba zgraditi sedem predorov in tri viadukte, kar projekt uvršča med najzahtevnejše gradbene podvige ne samo v državi, ampak tudi v Evropi.



Projekt ostaja znotraj finančnih okvirov

Drugi tir je projekt presežkov: na njem je najdaljši predor v Sloveniji, na celotnem projektu pa je bilo samo v petih letih zgrajenih več kilometrov predorov kot na celotnem avtocestnem omrežju od osamosvojitve naprej. Ob dogodku, ki je zaznamoval zgodovinski mejnik, je predsednik vlade dr. Robert Golob povedal: »Danes je fantastičen dan, ko lahko ponosno in z velikanskim zadovoljstvom povemo zgodbo, ki se začne s primorskimi viziji, z oknom v svet, ki ga imamo in ki ga je treba opremiti z rednimi povezavami. Zgodbo o slovenski strokovni moči in moči našega znanja, da smo bili v stanju to zahtevno progo projektirati sami. Naši strokovnjaki so prevzeli nase odgovornost za to, da smo se danes lahko peljali po tej progi.«

Ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek je izpostavila dosežek, ki je tudi v evropskem merilu nekaj posebnega – projekt drugega tira je ostal znotraj finančnih okvirov, ki so bili zastavljeni leta 2019, ko je bil izdelan prvi investicijski program, kljub številnim izzivom, s katerimi se je bilo treba v tem obdobju spopasti: »Danes slavimo velik uspeh naše države, zgodovinski dogodek ne le za Koper in slovensko Istro, temveč za celotno Slovenijo. Drugi tir je mnogo več kot infrastrukturni dosežek. Pomeni boljšo dostopnost, hitrejša poti in večjo prometno varnost. Je pomemben razvojni in povezovalni potencial za Slovenijo, za Luko Koper in za zaledne države, ki z njo sodelujejo. S tem krepimo gospodarstvo Evropske unije.«

Evropske institucije projekt izpostavljajo kot primer dobre prakse

Matej Oset, generalni direktor 2TDK, je povedal, da je bila prva vožnja z vlakom izjemna in da je upravičila ves vložen trud. Hkrati pa je okoliškim krajanom, ki so zadnja leta najbolj čutili vpliv gradbišč, sporočil: »Krajani tega območja so izjemno potrpežljivi in razumevali. Njihovo sodelovanje in razumevanje zelo cenimo, zato si prizadevamo za rešitve, ki bodo čim bolj upoštevale njihove potrebe in kakovost življenja.«

Tudi direktor 2TDK Marko Brezigar je poudaril pomembnost dogodka, saj se takšni projekti ne gradijo pogosto, ne pri nas, ne v Evropi. »V Evropi smo prepoznali kot primer dobre prakse, evropske institucije nas dajajo za vzor drugim državam in podjetjem, ki se lotevajo podobnih projektov, da naj se zgledujejo po nas, kako je mogoče tudi zelo zahtevne infrastrukturne projekte voditi pregledno, odgovorno in učinkovito.«

Slovenska podjetja bodo pridobila pomembne reference

Glavna izvajalca gradbenih in železniških del sta bili slovenski podjetji Kolektor CPG in SŽ - Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, ki sta skupaj s številnimi domačimi in tujimi partnerji pomembno prispevali k uspešni izvedbi projekta. S projektom drugega tira bo slovensko gospodarstvo pridobilo pomemben razvojni zagon. Pospešil bo napredek občin ob trasi, obenem pa podjetjem, ki sodelujejo pri njegovi gradnji, zagotovil dragocene reference za pridobivanje prihodnjih poslov.

Na tehnično in organizacijsko zahtevnost projekta je opozoril Stojan Petrič, predsednik nadzornega sveta Kolektorja: »Na podlagi bogatih izkušenj je Kolektor pridobil reference, zaradi katerih verjamem, da smo edino slovensko podjetje na zahodnem Balkanu, sposobno že jutri izpeljati projekte na tem območju.«

Opozoril je tudi na eno najpomembnejših stvari, ki jo ob razsežnosti projekta pogosto spregledamo – da je večletna gradnja minila brez večjih nesreč, kar je samo po sebi izjemen dosežek.



Marko Brezigar, direktor 2TDK, Stojan Petrič, predsednik nadzornega sveta Kolektorja in Matej Oset, generalni direktor 2TDK



Okoliške občine si obetajo predvsem gospodarski razvoj in več delovnih mest

Trasa drugega tira se začne v Divači, občini, ki je že od nekdaj povezana z železnico. Županja občine Alenka Štručl Dovgan je na slavnostnem dogodku poudarila, da je Divača postala z gradnjo železnice Dunaj–Trst pred skoraj 170 leti pomembno prometno vozlišče, zdaj pa si podobnih pozitivnih učinkov na gospodarstvo obetajo tudi od drugega tira. »Gradnjote projekta smo podpirali že od začetka, saj se dobro zavedamo njegovega dolgoročnega pomena. Obenem pričakujemo, da bo nova železniška povezava pozitivno vplivala tudi na turizem in prispevala k večji prepoznavnosti naše občine. Pomembna pridobitev je tudi ta, da vlaki omogočajo prevoz koles, kar odpira nove možnosti za trajnostno mobilnost ter razvoj kolesarskega in izletniškega turizma.«

Pomen projekta za gospodarstvo je poudaril tudi župan Mestne občine Koper Aleš Bržan. Proga se namreč zaključi v mestu, kjer je edino slovensko mednarodno tovorno pristanišče – Luka Koper. Pozitivni učinki projekta drugega tira za pristanišče so že dobro znani, župan pa je poudaril predvsem pomen nove proge za občane. Po njegovih besedah bodo koristi za lokalno skupnost še večje, ko bo do Kopra zgrajena tudi dvotirna povezava. »Umik tistega, kar danes povzroča slabšo kakovost bivanja, torej starega tira in njegova sprememba v kolesarsko stezo, bodisi za turiste bodisi za re-kreativce, zmanjšanje tveganja, da bi se karkoli zgodilo z našim dragocnim vodnim virom, zmanjšanje tveganja za požare – vse to pomeni bistveno izboljšanje kakovosti bivanja za vse tiste, ki danes živijo ob že malo zastareli progi.«

Družba 2TDK je leta 2025 za projekt prejela dodatnih 156 milijonov evrov nepovratnih evropskih sredstev

Jerneja Jug Jerše, vodja Predstavništva Evropske komisije v Sloveniji, meni, da je projekt izjemen dosežek in jasen dokaz, kaj vse je mogoče doseči, ko se združijo inženirsko znanje, odločna volja in evropska sredstva. Po njenih besedah je Evropska komisija projekt podprla, ker ima velik pomen za širši evropski prostor – kar dve tretjini tovora, ki prispe v Luko Koper, je namreč namenjenega državam srednje Evrope. Evropska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje (Cinea) je namreč lani družbi 2TDK za tretji sklop projekta, ki zavzema železniška dela, dodelila dodatnih 156 milijonov evrov nepovratnih evropskih sredstev iz instrumenta za povezovanje Evrope (CEF).

»Ta projekt je primer učinkovitega povezovanja različnih finančnih instrumentov. Slovenija je ena redkih držav članic, ki ji je iz instrumenta za povezovanje Evrope uspelo pridobiti najvišji možni znesek podpore – več kot 780 milijonov evrov nepovratnih sredstev za projekte mobilnosti. Na ta način je Evropska komisija Sloveniji izkazala posebno zaupanje.«

Tir na togi podlagi je precejšnja novost v slovenskem prostoru

Drugi tir Divača–Koper je popolnoma nova železniška proga, zasnovana z najsodobnejšimi tehničnimi in gradbenimi rešitvami. V večjem delu trase je zgrajen tir na togi podlagi, ki predstavlja napredno obliko železniške konstrukcije ter zagotavlja večjo stabilnost, manjše potrebe po vzdrževanju in daljšo življenjsko dobo infrastrukture. Takšen tir so slovenski izvajalci sicer že vgrajevali, a v veliko manjšem obsegu kot na relaciji med Divačo in Koprom.

Besedilo Monika Zalokar

Skriti potnik: kako dobro nas doživljajo potniki?

Kako se naši potniki počutijo, ko kupujejo vozovnico, iščejo informacije ali se obrnejo na nas po pomoč? Na Slovenskih železnica to redno preverjamo z metodo skrivnostni potnik.

Gre za sodelovanje z zunanjim podjetjem Skrivnostni nakup d. o. o., katerega pooblaščen ocenjevalci se anonimno postavijo v vlogo potnikov in v realnih situacijah spremljajo, kako poteka naše vsakodnevno delo z uporabniki storitev.

Kaj skrivnostni potnik opazuje?

V ospredju so zelo konkretni trenutki iz prakse:

- komunikacija s potniki,
- prodaja in pravilna izdaja vozovnic,
- dosledno upoštevanje postopkov,
- jasno, razumljivo in prijazno informiranje.

Čeprav v ocenjevanjih sodelujejo tudi druge družbe Slovenskih železnic in se preverjajo širši vidiki potniške izkušnje, se predstavljeni rezultati nanašajo izključno na področje odprave potnikov – torej na delo zaposlenih, ki so vsak dan v neposrednem stiku s potniki.

Merimo redno – in napredujemo

V letih **2024** in **2025** so bila izvedena po štiri ocenjevanja letno, skupno pa je bilo do danes opravljenih že deset meritev. Takšna rednost omogoča primerjave in jasno spremljanje napredka skozi čas.

Rezultati so zelo spodbudni:

- **2024:** povprečna ocena 81,50 %.
- **2025:** povprečna ocena 87,37 %.

To pomeni opazen in merljiv napredek v kakovosti našega dela s potniki.

Zvezde skrivnostnega nakupa

Posebno mesto v tem projektu imajo tudi zaposleni, ki v posameznih merjenjih izstopajo po odličnih rezultatih. Zvezde skrivnostnega nakupa za vsako merjenje osebno nagradimo – prejmejo diplomo, povabimo pa jih tudi na klepet ob kavici in posladku.

Ob tej priložnosti jih sprejmejo člani poslovodstva, se jim zahvalijo za zavzeto delo, jih pohvalijo in se z njimi pogovorijo o dobrih praksah, ki soustvarjajo pozitivno izkušnjo potnikov. Takšna srečanja niso le nagrada, temveč tudi priložnost za povezovanje in izmenjavo izkušenj.

Zakaj je to pomembno?

Ker vsak pozdrav, vsaka razlaga in vsaka pravilno izdana vozovnica šteje. Rezultati skrivnostnega potnika potrjujejo, da gremo v pravo smer, hkrati pa nas spodbujajo, da dobro prakso prepoznamo, pohvalimo in jo širimo naprej.

Napredek je rezultat znanja, izkušenj in zavzetosti zaposlenih, ki s svojim delom vsak dan gradijo zaupanje potnikov in dobro ime Slovenskih železnic.

Tradicija, kakovost in srčnost: spoznajte Službo za čiščenje in urejanje okolja

Besedilo Anton Pasterk, fotografije Anton Pasterk, Dragan Peulić, Tadej Notersberg



Vozadju vsakega prijetnega potovanja z vlakom, urejenega perona in čiste čakalnice stoji ekipa 249 predanih sodelavcev. Smo nevidni, a nepogrešljivi motor, ki skrbi, da so prvi vtisi potnikov bleščeči, njihova pot pa varna in urejena. Služba za čiščenje in urejanje okolja v okviru Slovenskih železnic ni le tehnični servis; smo močna ekipa strokovnjakov, ki s ponosom soustvarja celotno podobo našega podjetja.

Razvejena mreža po celotni Sloveniji: od Prekmurja do Obale

Da bi zagotovili brezhibno čistočo na vsakem kilometru naše razvejene železniške mreže, delujemo strateško in lokalno.

Naših 180 zaposlenih na področju čiščenja je organiziranih v štiri ključne proizvodne enote, ki pokrivajo celotno državo:

- PE Maribor skrbi za severovzhodni del Slovenije, vključno s Koroško in Prekmurjem.
- PE Celje obvladuje obsežno območje od meje v Dobovi, preko Litije pa vse do velenjske proge.
- PE Ljubljana bedi nad osrednjo Slovenijo, Dolenjsko in Gorenjsko.
- PE Postojna sega vse do Primorske – od Nove Gorice in Sežane do Kopra in Ilirske Bistrice.

Naše delo je raznoliko, izjemno obsežno in zahtevno. Da delujemo učinkovito po vsej Sloveniji, potrjujejo tudi naši izjemni rezultati: lani smo očistili kar 4.435.000 m² notranjih in zunanjih površin.

Vsak dan skrbimo za notranjost objektov, kjer se zadržujejo potniki in zaposleni – od avl, blagajn in sanitarij do sejnih sob in pisarn. Hkrati pa na prostem čistimo postajališča, zavetišča, kolesarnice in perone. Posebno pozornost namenimo tudi mobilnim sredstvom, saj se zavedamo, da je čistoča vlaka ključna za potnikovo udobje. Naš trud na tirih dokazuje podatek, da smo lani očistili 230.000 enot mobilnih sredstev v različnih obsegih čiščenja.

Kakovost, potrjena s standardi in »zvezdami«

Naša zaveza odličnosti ni le črka na papirju, temveč vsakodnevna praksa, podprta z mednarodnim standardom ISO 9001. Redne letne notranje in zunanje presoje potrjujejo, da naše storitve potekajo brez odstopanj od najvišjih kriterijev. Vendar pa nam največ pomeni neposreden odziv s terena.

Že deset zaporednih valov sodelujemo v projektu Mystery Shopping (skrivnostni nakup), v katerem neodvisni ocenjevalci pod krinko potnikov preverjajo urejenost naših površin. Rezultati so izjemni: naši zaposleni redno dosegajo najvišje ocene, za kar prejema prestižno priznanje in broško »zvezda skrivnostnega nakupa«, ki jo podeljuje prva slovenska agencija za skrivnostni nakup.

Teh uspehov ne jemljemo kot samoumevne. Ob vsakem dosežku nagrajene zaposlene na sedežu družbe gosti direktorica, SŽ - ŽIP mag. Vojka Martinčič. V sproščenem neformalnem vzdušju ob pogostitvi se jim osebno zahvali za njihov neprecenljiv prispevek. »Ponos nasem navsak ega posameznika in narezulata, k jih dose gamoskupaj. Vaša prizadevnost je tista, ki dela razliko,« so besede, s katerimi direktorica krepi pripadnost in motivacijo ekipe.

»Naše delo je ogledalo Slovenskih železnic – ko se svetijo naši vlaki in čakalnice, sije celotno podjetje.«



Urejanje okolja: kjer sta volja in lojalnost močnejši od vseh omejitev

Poseben, izjemno dragocen del naše službe je oddelek za urejanje okolja, kjer je zaposlenih 57 sodelavcev. Večino ekip sestavljajo delovni invalidi, ki so se v našo službo prezaposlili iz drugih družb skupine SŽ. Njihova delovna vnema je dokaz, da so marljivost, lojalnost in zavzetost ključne vrline, ne glede na fizične omejitve.

Njihov vpliv na urejenost okolice je ogromen:

- Letno pokosijo neverjetnih 1.700.000 kvadratnih metrov zelenih površin.
- Opravijo več kot 8.000 delovnih ur specifičnih opravil, kot so zatiranje plevela, odstranjevanje listja in striženje žive meje.
- Zimska služba: ko narava pokaže zobe, so prav oni prvi v vrsti v »boju proti zimi«. Z odstranjevanjem snega, soljenjem in posipanjem peska na peronih in dostopnih poteh zagotavljajo, da potniki varno dosežejo svoj cilj tudi v najtežjih razmerah.

Naš recept za prihodnost: zadovoljen zaposleni je ključ do uspeha

Kakovost naših storitev nenehno dvigujemo z vlaganjem v znanje in tehnologijo. Redna izobraževanja, nabava najsoodobnejših čistilnih strojev in ergonomskih pripomočkov niso namenjeni le večji učinkovitosti, temveč predvsem olajšanju dela našim ljudem.

Verjamemo v odprto komunikacijo. Naši zaposleni so redno obveščeni o dogajanju v podjetju, hkrati pa so njihove sugestije glede načina dela in opreme vedno dobrodošle. Ta dvosmerni dialog gradi zaupanje in lojalnost, kar se na koncu odrazi v minimalnem številu reklamacij. Naše načelo je preprosto: če poskrbimo za zadovoljstvo naših zaposlenih, bodo oni s svojo zavzetostjo poskrbeli, da bodo zadovoljni naši naročniki in predvsem uporabniki naših površin – potniki.

S ponosom zremo v prihodnost, opremljeni z izkušnjami, sodobno opremo in predvsem najboljšim kadrom, ki ga odlikuje 100-odstotna predanost delu.

Železnici in karateju zvest že skorajda pet desetletij

Intervju: Đulaga Huskić, SŽ - VIT

Z Đulago Huskićem se dobiva na njegovem delovnem mestu, v delavnici SŽ - VIT v ljubljanskem Zalogu. Med najinim pogovorom se njegovo delo še daleč ne ustavi, telefon mu neprestano zvoní – a to ga ne moti, svoje delo, pravi, še dandanes opravlja z veseljem. Skozi desetletja je »dal skozi« vse od brižit in mopedov do stadlerjev. Vsako novo vozilo pa s seboj prinese nov izziv, dodaja. A Đulaga Huskić ni le železničar – za seboj ima (še nekoliko daljšo) športno kariero. Danes je tudi predsednik Karate kluba Olimpija.



Pri 15 letih ste se kot nadobuden mlad športnik preselili v Slovenijo. Kdaj vas je pot nato zanesla tudi v železničarske vode?

Z različnimi športi sem se ukvarjal že od malih nog. V svojem rojstnem kraju sem najprej igral nogomet. Po selitvi v ljubljansko Šiško pa sem začel trenirati atletiko – kros, obenem pa sem še naprej igral tudi nogomet. V srednji šoli je bil moj dan videti tako, da sem vstal ob sedmih zjutraj, šel na Rožnik, pretekel od šest do osem kilometrov, prišel domov, se oprhal in odšel v šolo. Po puku pa še na stadion, na uro ali dve treninga.

Ob koncu srednje šole sem nato opazil razpis za strojevodje, ponujali so tudi štipendije. Prijavil sem se in šel med strojevodje – bil sem ena prvih generacij strojevodij specialistov. Vozil sem tudi na Reko pa do Trsta.

To so bili še časi, ko so strojevodjo na začetku poti napovedali potnikom in jim zaželeli srečno pot. In potem si kje srečal prijatelja, ki ti je rekel: »Veš, zadnjič si me pa ti peljal.«

In tudi za železnice ste nato osvajali športne medalje?

Da, tudi ob delu sem še naprej treniral. In v tistem času so prirejali tako imenovane železničarske igre, na katerih sem v začetku osemdesetih let za Ljubljano v atletiki osvojil zlato kolajno.

Začeli ste torej kot strojevodja, danes pa sva se srečala v delavnici VIT. Kdaj in kako je prišlo do te spremembe?

Vlak sem vozil približno pet let, nato pa sem doživel nesrečo. Takrat je prišel trenutek, ko sem se moral odločiti, kako naprej. Ker so me vedno zanimali tudi elektronika in mehanski deli, sem odšel na SŽ - VIT, kjer so me zelo lepo sprejeli.



Obenem sem si rekel: želim se še naprej ukvarjati s športom, ampak če želim ostati »pri vrhu« moram trenirati po dva krat na dan. Ob rednem delu pa to ni bilo mogoče. Zato sem se takrat odločil, da namesto atletike izberem karate.

Železničar ste že skoraj pet desetletij. V tem času se je verjetno nabralo veliko lepih spominov, pa tudi izzivov, ki so jih s seboj prinesle številne spremembe in novosti.

Seveda. Ko sem prišel, smo imeli brižite in mopede, potem so prišle žive, nato pendolino, na koncu še siemensi in stadlerji ... Vsakič, ko pride novo vozilo, komaj čakaš, da ga spoznaš – da vidiš, kako je narejeno in kako deluje. To so tehnološki izzivi, ob katerih se nenehno učiš; vedno je kaj novega.

Danes imam vse v malem prstu, poznam vsak kabel. Moja služba je zame tudi moj hobi, zato z veseljem prihajam na delo – moraš pa biti pravi ljubitelj železnice. Danes opravljam predvsem izhodne kontrole vlakov, kar je zelo odgovorno delo.

Omenila sva že, da vas je športna pot iz atletike vodila v karate. Danes ste tudi predsednik kluba, ki se – podobno kot železnice – rad pohvali z bogato tradicijo. Govoriva seveda o Karate klubu Olimpija ...

Da, gre za enega najstarejših in najuspešnejših karate klubov v Sloveniji. Čeprav sem bil sprva atlet, sem imel že v dijaškem in kasneje tudi v študentskem domu sostanovalce, ki so se ukvarjali z borilnimi veščinami, kar me je pozneje tudi pritegnilo h karateju.

Moj prihod v Karate klub Olimpija sega v leto 1980. Najprej sem bil pomočnik trenerja, nato blagajnik in sekretar, zadnji dve desetletji pa opravljam funkcijo predsednika kluba.

In v tem času ste v Ljubljano pripeljali in organizirali vrsto tekmovanj ...

Da, za mano je že 28 tekmovanj za osnovnošolce in srednješolce. Letos novembra pa organiziramo že 21. Ljubljana Open, ki velja za najmočnejši enodnevni turnir v osrednjem delu Evrope.

Ponosni sem, da mi je v Ljubljano uspelo privabiti tudi predstavnike držav, kot so Indija, Nepal, Pakistan in Egipt. Na tekmovanjih pa je vedno v ozadju viden tudi transparent Slovenskih železnic, ki nam že vrsto let pomagajo in podpirajo.

Vam ob vseh teh dejavnostih in delu sploh ostane kaj prostega časa?

Ostane. Ljubiteljsko se ukvarjam tudi s fotografijo, veseli pa me tudi prostovoljno delo – že vrsto let sem na primer prstovoljec pri Rdečem križu Slovenije.

Svoje življenje ste posvetili športu in železnici. Kaj pa vaši otroci – so vam sledili v športne ali železničarske vode?

Športne! Tako sin kot hčerka sta mojstra karateja, hčerka pa se je uspešno posvetila tudi plesu in bila že pri osmih letih državna prvakinja. Šport ima pri nas pomembno mesto, in lahko rečem, da smo res prava športna družina.



Nagradna igra

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Katero obletnico letos praznuje železnica na Slovenskem?

Odgovor:

ŽREBANJE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 31. julija 2026**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 3. avgusta 2026**. Pet izžrebancev, ki bodo pravilno odgovorili na vprašanje, bomo nagradili s knjigo Legendarni vlak Gomulka, avtorja Josipa Orbanica. Seznam nagrajencev bo objavljen v prihodnji številki Nove proge. **Nagrajenci prejše številke:** Tatjana Brunskole, Zoran Čučić, Marija Kroke, Branko Zupančič, Nejc Kos

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV

Z oddajo odgovora na nagradno vprašanje ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Upravlavec vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblašene osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si.

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebni podatki, ki jih obdelujemo, so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi, in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za doseg namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadar koli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletnem mestu <https://www.slo-zeleznice.si>.

S tem, ko pošljete svoje podatke, se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

Zgodovinsko: lani prepeljali več kot 20 milijonov potnikov!

Zelezničarke in železničarji se veselimo novega zgodovinskega mejnika – v preteklem letu je z nami potovalo kar 20,9 milijona potnikov, kar je največ v zgodovini samostojne Slovenije in 25 odstotkov več kot leto prej. Rekordno število potnikov potrjuje, da Slovenske železnice vse bolj utrjujemo svojo vlogo hrbtenice trajnostne mobilnosti v Sloveniji.

»20,9 milijona potnikov pomeni, da ljudje tudi v času največjih vlaganj v infrastrukturo zaupajo železnici. Ta rast ni naključna. Je rezultat posodobitve voznega parka, širitve mednarodnih povezav, digitalnih rešitev in tesnega sodelovanja z lokalnimi skupnostmi. Naš cilj ostaja jasen – zanesljiv, dostopen in trajnostno naravnani javni potniški promet,« je ob objavi rezultatov dejal Miha Butara, direktor SŽ – Potniški promet.

20,9 milijona prepeljanih potnikov je rezultat, na katerega smo še posebej ponosni, saj smo ga dosegli kljub številnim omejitvam in zaporam na progah ter prilagoditvam voznih redov zaradi obsežnih infrastrukturnih del. Kljub nekaterim spremembam organizacije prometa pa je družbi SŽ – Potniški promet uspelo ohraniti večino vlakov v rednem prometu in zagotoviti stabilno ponudbo prevozov v notranjem in mednarodnem prometu.



Povečanje števila prepeljanih potnikov – vse prej kot naključje

Lani smo s številnimi novostmi izboljšali uporabniško izkušnjo. SŽ – Potniški promet je tako uvedel brezplačno storitev **Moj vlak**, ki omogoča SMS-obveščanje o dogodkih na progi in spremembah v notranjem prometu. Potniki lahko izberejo svojo relacijo in prejema ažurna obvestila. Ob tem napovedujemo, da bomo storitev kmalu še nadgradili in s tem dodatno izboljšali uporabniško izkušnjo.

Sredi lanskega leta smo nove vlake vpeljali tudi v mednarodni promet. Vzpostavili smo direktno povezavo Zagreb–Ljubljana–Pulj, ki omogoča povezovanje prestolnic in obalnih mest brez prestopanja. Prav tako smo uvedli dodatne povezave med Ljubljano in Zagrebom ter taktni promet med Mariborom in Gradcem, novi vlaki vozijo tudi do Zagreba in Beljaka.

Vse te spremembe ne le izboljšujejo mobilnost potnikov, ampak tudi krepijo regionalno in mednarodno povezanost ter spodbujajo trajnostno mobilnost med Slovenijo, Hrvaško in Avstrijo.

Še zadnji Flirt prispel domov v Slovenijo!

V naše veliko veselje smo v Sloveniji pozdravili še zadnjo – dvajseto – Stadlerjevo garnituro FLIRT iz serije SŽ 610-100, ki je marca tudi prvič zapeljala po naših tirih ter varno in udobno na cilj prepeljala prve potnike. S tem smo uspešno zaključili prevzem vseh novih dizelmotornih garnitur za regionalni promet. Celotna serija 20 garnitur, od katerih smo jih 19 prevzeli že lani, je izjemna pridobitev, ki bistveno prispeva k posodobitvi voznega parka in s tem k izboljšanju kakovosti potovanj za naše potnike.

Nove garniture prinašajo višjo raven dostopnosti za gibalno ovirane osebe, sodobne informacijske sisteme, več prostora za potnike in kolesa ter možnost prihodnje nadgradnje na bimodalni pogon (dizel in elektrika), kar omogoča še fleksibilnejšo in trajnostno uporabo na različnih progah.

Obenem še naprej intenzivno posodabljammo vozni park – lani smo tako že podpisali pogodbo za nabavo 20 novih potniških vagonov za mednarodni promet in štirih večsistemskih lokomotiv, s čimer dodatno krepimo zmogljivosti in kakovost čezmejnih povezav.

Posodobitev progovne mehanizacije

Na Slovenskih železnica nadaljujemo zgodovinski cikel vlaganj v posodobitev mehanizacije za vzdrževanje javne železniške infrastrukture.

Pomemben korak na poti modernizacije mehanizacije smo naredili v začetku marca ob regijskem obisku Vlade RS v osrednjeslovenski regiji s podpisom pogodb za nakup 21 progovnih vozil.

Pogodbi so slovesno podpisali direktor družbe SŽ – Infrastruktura Matjaž Kranjc, članica posloводства SŽ – Infrastruktura Branka Oprešnik ter generalni direktor in predsednik upravnega odbora družbe TESMEC Rail S.r.l. Ambrogio Caccia Dominioni in Paolo Luigi Mosconi.

Posel, ki smo ga sklenili z italijanskim partnerjem, vključuje dobavo sodobnih specializiranih vozil, ki bodo bistveno izboljšala učinkovitost, varnost in zanesljivost vzdrževanja železniške infrastrukture. Nova mehanizacija bo omogočila hitrejša in natančnejša izvajanje del, zmanjšala število zapor na progah in s tem motenj v železniškem prometu, prispevala k večji varnosti zaposlenih in zmanjšala okoljski odtis zaradi sodobnejših in okolju prijaznejših pogonskih rešitev. Prva pogodba zajema dobavo 15 progovnih vozil za posebne namene in snežnih odmetalnikov, druga pa šest progovnih vozil za vzdrževanje voznega omrežja. Skupna vrednost obeh podpisanih pogodb znaša 82,2 milijona evrov z DDV, družba Tesmec pa jih bo dobavila do konca leta 2030.



Direktor družbe SŽ – Infrastruktura Matjaž Kranjc je ob podpisu pogodb poudaril: »Projekt prenove mehanizacije smo začeli že leta 2022, dobava tirnih vozil pa je bila pri tem projektu modernizacije vselej ena od naših glavnih prioritet.« »Posodobitev mehanizacije za vzdrževanje progizhaja predvsem iz potreb po zamenjavi stare in dotrajane opreme, ki je že močno preseгла svojo življenjsko dobo. Če navedem le en primer: povprečna starost drezin danes presega 40 let. Z novimi investicijami želimo zagotoviti sodobnejše, varnejše in učinkovitejše vzdrževanje železniške infrastrukture in ustvariti pogoje za njen nadaljnji razvoj,« je dodal.

Predsednik upravnega odbora TESMEC Rail, Ambrogio Caccia Dominioni, pa je dejal: »Pogodbi, ki smo ju danes podpisali v Sloveniji, dodatno krepijo prepoznavnost družbe Tesmec kot ključnega partnerja pri modernizaciji železniške infrastrukture. Pri tem gradimo na izkušnjah, ki smo jih pridobili na domačem trgu, in tudi na širitvi poslovanja v tujino skozi projekte, ki smo jih razvijali na Češkem, v Franciji, Bolgariji, Egiptu in Maroku. Naročilo družbe SŽ - Infrastruktura potrjuje strateško kontinuiteto skupine pri sodelovanju z velikimi javnimi operaterji in je pomembna referenca za evropski trg, kjer spremljamo obsežna vlaganja v elektrifikacijo in nadgradnjo železniških omrežij.«

Ob tej priložnosti sta si ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek in ljubljanski župan Zoran Janković skupaj s predstavniki Slovenskih železnic ogledala napredek na gradbišču novega Ljubljanskega potniškega centra.

Nova znanja za prihodnost

Odkar po slovenskih tirih vozijo vlaki, jih je treba tudi vzdrževati. Iz preprostih kurilnic, ki so jih uporabljali za podporo parnim lokomotivam, se je v skoraj 170 letih razvilo pet večjih delavnic in pet manjših delovišč, ki skupaj tvorijo mrežo delavnic za vzdrževanje vseh vrst železniških vozil na dveh pomembnih železniških koridorjih, ki potekata čez Slovenijo. Strateška lokacija in razvoj voznega parka Slovenskih železnic sta omogočila razvoj delavnic do te mere, da lahko služijo kot podpora lastnikom vozil po Evropi.

SŽ - VIT ima tako kot večina evropskih delavnic v lasti državnega železniškega podjetja primarno nalogo zagotavljati kakovostne in zanesljive storitve vzdrževanja vozil matičnega podjetja oz. Tovornega in Potniškega prometa ter Infrastrukture in ŽGP. Liberalizacija evropskega trga, predvsem tovrnega prometa, je odprla pot na tire tudi drugim prevoznikom, za nas najbolj pomembno, pa tudi lastnikom vozil, ki se ukvarjajo z oddajo vozil prevoznikom. Na začetku, pred zdaj že skoraj 20 leti, smo tako navezali prve stike z lastniki tovrnih vagonov, zadnjih 10 let pa uspešno sodelujemo tudi z lastniki električnih lokomotiv.

Z vsakim novim vozilom, ki ga Slovenske železnice vključijo v svoj vozni park, se nam odprejo nove priložnosti. Vsaka novost pomeni posodobitev delavnice z nakupom kakšnega novega stroja ali orodja, šolanje zaposlenih in pridobivanje novih certifikatov. S kakovostnim delom, individualnim pristopom in prilagodljivostjo smo si pridobili zaupanje številnih lastnikov vozil, tudi takšnih, katerih lokomotive sploh ne vozijo pri nas, ampak jih sem posebej pripeljejo le na revizije.

Pred leti smo začeli s tujimi lastniki sodelovati pri vzdrževanju električnih lokomotiv ES 64 F4, ki so tudi v Sloveniji vozile kratek čas, potem pa ne več. Sledilo je vzdrževanje lokomotiv ES 64 U4, ki jih ima v lasti tudi SŽ - Tovorni promet, danes pa obvladujemo tudi lokomotive vectron proizvajalca Siemens, ki so v Evropi močno prisotne. Z vsakim od omenjenih vozil so prišla nova znanja in novi izzivi. Zadnjim izmed njih je posvečen ta članek.



Marko Juvančič med pregledom ETCS-ja



Zavorna plošča iz lokomotive

Konec lanskega leta sta dva naša strokovnjaka za vzdrževanje signalnovarnostnih naprav uspešno opravila teoretično in praktično usposabljanje v Hamburgu. Z našim najnovejšim kupcem Railpool smo se namreč uspešno dogovorili, da bomo na njihovih lokomotivah Siemens vectron (X4) vzdrževali signalnovarnostne naprave ETCS, SCMT in TBL+. To bomo izvajali pri nas, v Ljubljani, pa tudi na Hrvaškem, saj Railpoolove lokomotive vozijo na obeh koridorjih, ki potekata čez Slovenijo.

Opravljen usposabljanje omogoča poseg v varnostne naprave ETCS, SCMT in TBL+. Za izvajanje kontrolnih pregledov uporabljamo Railpoolovo opremo, za vzdrževanje omenjenih varnostnih naprav na lokomotivah drugih kupcev pa bomo morali nabaviti lastno opremo. Čeprav je naprava ETCS na vectronih od proizvajalca Alstom, je nekoliko drugačne izvedbe kot na lokomotivah traxx, zato je treba tudi opravljati usposabljanje za vsako serijo lokomotiv posebej. Korak naprej pri vzdrževanju lokomotiv vectron smo naredili junija, saj smo začeli delati revizijo na prvi lokomotivi te vrste za našega kupca Beacon Rail, s katerim sicer že dolgo uspešno sodelujemo. Da bomo to lahko izvedli, smo morali izpolniti določene pogoje, med katerimi sta nakup merilne roke za meritve osnovnih vozičkov in pridobitev certifikata za vzdrževanje zavorne opreme Knorr.

Certifikat so pridobili naši delavci, ki vzdržujejo električne lokomotive za tuje kupce. Izobraževanje je izvajal proizvajalec zavorne opreme Knorr pri nas, v Ljubljani. Za pridobitev certifikata je bilo kot običajno treba uspešno opraviti preizkus znanja.

S pridobitvijo certifikata za vzdrževanje zavorne opreme na lokomotivah X4 (vectron) imamo tako rekoč cel komplet, saj smo do zdaj že lahko vzdrževali zavorno opremo Knorr na lokomotivah Siemens U4 in F4. Vzdrževanje pri nas na najvišji stopnji zajema revizijo, kar pomeni, da se izgradijo vse komponente in pošljejo na servis v Knorr.

Na začetku letošnjega leta smo za potrebe izvedbe revizije osnovnih vozičkov lokomotiv F4 in vectron pridobili še čisto novo merilno orodje, ki je za naše delavnice tehnološka novost. To je merilna roka A5, ki se po delavnicah v Evropi že uporablja, ni pa še postala splošno orodje. Kupili smo jo za izvajanje meritev osnovnih vozičkov, sicer pa je namenjena meritvam tudi drugih večjih objektov. V vsakem sklepu roke so vgrajeni visoko ločljivi rotacijski kodirniki, ki natančno zaznavajo kotni zasuk vsake osi. Na podlagi znanih dolžin segmentov roke in kotov, ki jih posredujejo kodirniki, programska oprema v realnem času izračuna natančne 3D-koordinate (x, y, z) konice merilne sonde. Roka torej omogoča posnetke karakterističnih točk telesa in njegov izris. Tako tehnično skico je potem mogoče uporabiti pri izdelavi enakega kosa.

Nakup merilne roke nam je omogočil pridobitev večjega posla revizij košev (20) in osnovnih vozičkov (40) lokomotiv F4 in vectron za dve leti. Hkrati pa pomeni napredek pri vzdrževanju in znanju naših zaposlenih. S takšnim načinom dela bomo zagotovo ostali konkurenčen vzdrževalec lokomotiv na širšem območju 5. in 10. koridorja. Z navdušenjem pričakujemo tudi prihod lokomotiv traxx v Slovenijo, saj bomo spet dobili priložnost za razvoj in nova znanja.



Rok Klenovšek meri osnovni voziček z merilno roko A5

Zaključna konferenca projekta T4RAIL IT-SI

V Ljubljani je 15. aprila 2026 v organizaciji družbe SŽ – Infrastruktura potekala zaključna konferenca projekta T4RAIL IT-SI, na kateri so se zbrali projektni in pridruženi partnerji, strokovnjaki ter drugi relevantni deležniki iz Slovenije in Italije. Dogodek je zaznamoval uspešen zaključek dvoletnega mednarodnega čezmejnega sodelovanja, usmerjenega v izboljšanje večjezične komunikacije in interoperabilnosti v železniškem prometu, hkrati pa je omogočil razpravo o nadaljnjih korakih in prihodnjih izzivih v sektorju.

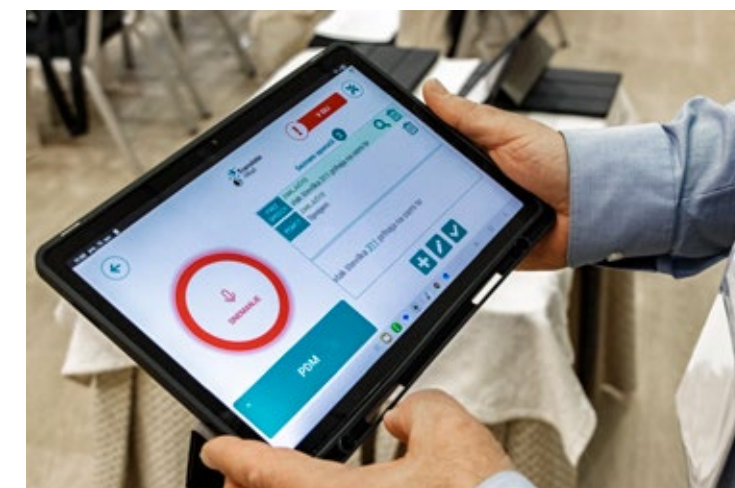
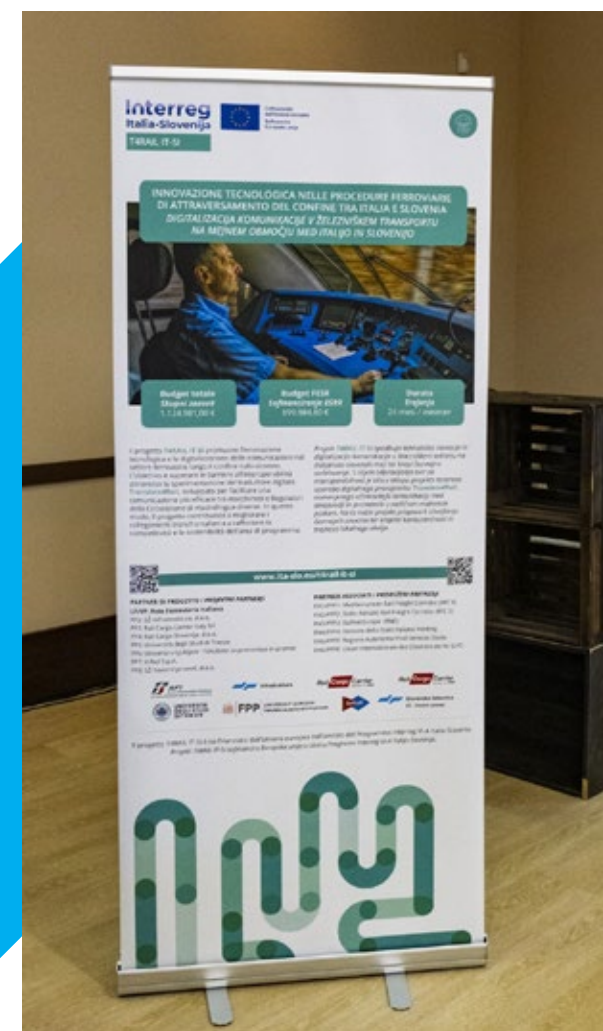
T4RAIL IT-SI je potekal v okviru programa Interreg VI-Italija-Slovenija in je bil sofinanciran s sredstvi Evropske unije. V projekt sta aktivno sodelovali tudi dve družbi iz skupine Slovenske železnice. Družba SŽ – Infrastruktura je vlogi upravitelja železniške infrastrukture poleg operativnih nalog v projektu prevzela tudi naloge vodenja komunikacije in organizacije zaključne konference. Družba SŽ – Tovorni promet je vlogi prevoznika v železniškem tovornem prometu s svojimi operativnimi izkušnjami pomembno prispevala k testiranju in vrednotenju projektnih rešitev.



V ospredju programa zaključne konference je bila predstavitev ključnih rezultatov projekta, s posebnim poudarkom na jezikovnem orodju Translate4Rail, vključno z njegovim razvojem, oceno tveganj in testiranjem v realnih čezmejnih operativnih razmerah. Praktične izkušnje so delili železniški tovorni prevozniki, ki so sodelovali pri projektu. Ti so poudarili pridobljena spoznanja, izzive in koristi digitalnih rešitev za varnost, učinkovitost in jasnost komunikacije v železniškem prometu.

Posebna okrogla miza je bila namenjena širšim pogledom in prihodnjim izzivom na ravni EU. Na njej so sodelovali predstavniki Baltsko-jadranskega železniškega tovornega koridorja (RFC 5), Mediteranskega železniškega tovornega koridorja (RFC 6) in Agencije EU za železnice (ERA). Razprava je poudarila pomen sodelovanja, standardizacije in usklajevanja z operativnimi prednostnimi nalogami TEN-T za prihodnjo uporabo podobnih prevajalnih orodij, pri čemer je bila izpostavljena potreba po usklajenih pristopih med številnimi zainteresiranimi stranmi.

Konferenca se je zaključila s prispevki projektnih partnerjev z Univerze v Trstu in Univerze v Ljubljani, ki so predstavili družbeno-gospodarske in okoljske učinke projekta ter njegov pomen za obmejna območja. Dogodek je potrdil, da projekt T4RAIL IT-SI pomembno prispeva k varnejši, učinkovitejši in digitalno podprti čezmejni železniški komunikaciji, hkrati pa je opozoril na priložnosti za nadaljnje nadgradnje, raziskave in prihodnje projekte s podobno vsebino.



Interreg
Italia-Slovenija
T4RAIL IT-SI



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinancira
Evropska unija



Evropski prometni izzivi na isti mizi: srečanje CROSUSMOB v Budimpešti

V okviru evropskega projekta CROSUSMOB (program Interreg Europe, ki ga sofinancira Evropska unija), ki povezuje regije pri iskanju učinkovitejših rešitev za čezmejno mobilnost, je v Budimpešti potekal četrti terenski obisk partnerjev. Srečanje je gostil madžarski Inštitut za prometne vede KTI, ki je partnerje sprejel na dvodnevem dogodku, namenjenem poglobljenemu strokovnemu dialogu o aktualnih izzivih in priložnostih za izboljšanje prometne povezanosti med evropskimi državami. Na srečanju je aktivno sodeloval tudi Prometni institut Ljubljana, ki je v projektu eden izmed partnerjev.

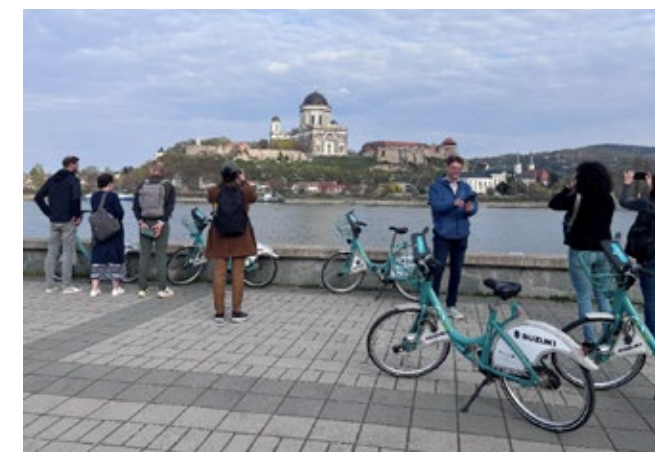
Srečanje v Budimpešti je sledilo predhodnim obiskom v Bilbao, Aachnu in Ljubljani ter ponovno potrdilo, kako pomembna sta sodelovanje in izmenjava znanja med institucijami, ki se ukvarjajo z razvojem trajnostne mobilnosti. Partnerji so se seznanili s stanjem čezmejnih prometnih povezav Madžarske s sedmimi sosednjimi državami in razpravljali o priložnostih za njihovo izboljšanje. Predstavitve so ponudile vpogled v različne pristope k razvoju prometnih sistemov in odprle razpravo o tem, kako se regije lahko učinkoviteje vključujejo v širše evropsko omrežje mobilnosti.



Posebej zanimiv del obiska je bila strokovna ekskurzija v Štúrovo na Slovaškem, kjer od leta 2020 deluje prvi čezmejni sistem izposoje koles Mária Valeria Bike, ki povezuje Štúrovo in madžarski Esztergom s 14 postajami na obeh straneh meje. Ta primer dobre prakse jasno kaže, kako lahko premišljeno načrtovani, trajnostni prometni ukrepi dobesedno presegajo meje in izboljšujejo mobilnost prebivalcev v obmejnih območjih. Takšno čezmejno sodelovanje potrjuje, da tudi manjši, lokalno zasnovani projekti pomembno vplivajo na boljšo prometno integracijo širše regije.

Srečanje je bilo obenem priložnost za krepitev partnerskih odnosov. Predstavniki Prometnega instituta Ljubljana so aktivno sodelovali v razpravi ter predstavili izzive, značilne za slovenski prometni prostor, in izkušnje pri iskanju učinkovitejših rešitev v čezmejnem prometu.

Partnersko srečanje v Budimpešti je še okrepilo skupno zavezanost razvoju trajnostnih, interoperabilnih in dostopnih prometnih sistemov. Projekt CROSUSMOB z vsakim srečanjem utrjuje sodelovanje med evropskimi partnerji in korak za korakom soustvarja temelje za bolj usklajene prometne politike, ki bodo v prihodnosti izboljšale mobilnost prebivalcev in dostopnost regij po vsej Evropi. Prometni institut Ljubljana bo tudi v nadaljevanju aktivno sodeloval pri oblikovanju rešitev, ki prispevajo k učinkovitejšemu, povezanemu in trajnostno naravnemu prometnemu prostoru.



Interreg
Europe



Co-funded by
the European Union

CROSUSMOB

Prometni institut Ljubljana na študijskem obisku

Prometni institut Ljubljana je kot partnerska organizacija marca 2026 sodeloval na drugi mednarodni izmenjavi znanja v okviru projekta TenConnect, ki v programu Interreg Europe povezuje evropske regije pri razvoju bolj trajnostnih, učinkovitih in medsebojno povezanih prometnih politik. Srečanje, ki je bilo 11. in 12. marca v Dublinu, je gostila University College Dublin (UCD) in je ponudilo bogat vpogled v napredne irske prakse na področju mobilnosti.

Dogodek je partnerjem omogočil izmenjavo izkušenj in krepitev razumevanja ključnih izzivov, s katerimi se spopadajo evropske regije pri vključevanju v vseevropsko prometno omrežje TEN-T. Poseben poudarek je bil na iskanju rešitev za trajnosten, dostopen in uporabniku prijazen promet, pa tudi na tem, kako lahko regije bolje vplivajo na oblikovanje evropskih prometnih politik.

Med osrednjimi vsebinami je izstopala predstavitev kazalnikov TEN-T Regional Readiness Indicator (TERRI), ki omogočajo analizo pripravljenosti regij na vključevanje v TEN-T in prepoznavanje razvojnih vrzeli. Raziskovalo se je tudi umeščanje TEN-T v irski kontekst, kar je dodatno osvetlil gostujoči govorec Richard Bowen iz Transport Infrastructure Ireland in predstavil irski pristop k strateškemu načrtovanju in upravljanju prometne infrastrukture.

Udeleženci so spoznali delovanje Smart Dublin Digital Twin, naprednega digitalnega dvojčka, ki omogoča simulacijo urbanega okolja, testiranje prometnih ukrepov in podporo podatkovno podprtemu odločanju. Takšna orodja vse bolj oblikujejo sodobno prometno načrtovanje in ponujajo nove možnosti za optimizacijo mobilnosti v mestih.

Pomemben del razprav je bil namenjen tudi vprašanju, kako uskladiti lokalne trajnostne prometne strategije (SUMP) s cilji omrežja TEN-T, saj se dobro povezani strateški dokumenti izkažejo kot ključni za dolgoročno uspešno mobilnost. UCD je ob tem predstavila lasten nabor z GIS podprtih orodij in metod urbanega modeliranja, ki regijam omogočajo natančnejše načrtovanje in ocenjevanje vplivov prostorskih ter prometnih rešitev.

Zaključni obisk Wayfinding Centra je partnerjem ponudil vpogled v razvoj vključujočih mobilnostnih rešitev, ki nastajajo v sodelovanju različnih deležnikov – od strokovnjakov do predstavnikov ranljivih skupin. Center služi kot primer dobre prakse, kjer se združujejo oblikovanje, tehnologija in uporabniška izkušnja za ustvarjanje dostopnega prometnega okolja.

S tem se je sklenil drugi mednarodni dogodek učenja politik v okviru projekta TenConnect, ki nadaljuje prizadevanja za bolj povezano, pametno in trajnostno evropsko prometno omrežje. Aktivna prisotnost Prometnega instituta Ljubljana tudi na tem srečanju potrjuje zavezanost soustvarjanju odgovorov na sodobne mobilnostne izzive in krejitvi sodelovanja med evropskimi regijami.



Rezultati merjenja organizacijske klime, zavzetosti in zadovoljstva 2025

Uvod

V skupini Slovenske železnice smo v letu 2025 znova izvedli merjenje organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih. Glavni cilji raziskave so bili:

- analiza obstoječega stanja notranjega okolja in identifikacija priložnosti za izboljšave,
- identifikacija močnih področij in odkrivanje izzivov v delovnem okolju,
- priprava ukrepov za izboljšanje organizacijske klime, povečanje zavzetosti in zadovoljstva zaposlenih ter trajnostni razvoj podjetja.

Rezultati raziskave, primerjava z letom 2024 in s slovenskim povprečjem

Raziskava je bila izvedena z uporabo vprašalnika SiOK (slovenska organizacijska klima), ki omogoča poglobljeno analizo dimenzij organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti. V vprašalniku je bila uporabljena Likertova lestvica ocen (od 1 do 5). Udeležba je bila izjemno visoka – 68,65 %, kar pomeni, da je vprašalnik izpolnilo 4.827 zaposlenih. Indeks SiOK je sestavljen iz parametrov klime, zadovoljstva, zavzetosti ter odziva zaposlenih. Skupni indeks SiOK za leto 2025 tako znaša 3,31 točke (na lestvici od 1 do 5) in je sestavljen iz naslednjih parametrov, skupaj s točkami:

- organizacijska klima: 3,12,
- zadovoljstvo: 3,39,
- zavzetost: 3,31,
- odzivnost: 68,65 %.

Povprečni rezultati merjenja parametrov klime, zavzetosti in zadovoljstva so skoraj enaki kot lani, velik porast je le pri odzivnosti (lani je bila odzivnost 23,61 %, klima 3,02, zadovoljstvo 3,43 in zavzetost 3,31). Rezultati nam povedo, da smo v letu 2024 kljub nizki udeležbi pri merjenju imeli dober oziroma reprezentativen vzorec.

Pri primerjavi rezultatov iz leta 2025 s slovenskim povprečjem (metodologija SiOK) pa vidimo, da smo pri vseh parametrih nekoliko pod povprečjem, razen pri odzivnosti, kjer ga presegamo. Slovensko povprečje 2025:

- organizacijska klima: 3,29,
- zadovoljstvo: 3,54,
- zavzetost: 3,52,
- odzivnost: 65 %.

Rezultati nam omogočajo jasen vpogled v naše prednosti in področja, kjer so potrebne izboljšave.

Naše ključne prednosti

- Zaposleni po svoji moči prispevamo k doseganju standardov kakovosti – 3,95
- Zaposleni se učimo drug od drugega – 3,94
- Zaposleni smo samostojni pri opravljanju svojega dela – 3,92
- Zaposleni se počutimo odgovorne za kakovost našega dela – 3,91
- Zaposleni se zavedamo nujnosti sprememb – 3,78
- Zaposlitev v naši organizaciji je varna oziroma zagotovljena – 3,76
- Zaposleni v naši organizaciji smo zavzeti za svoje delo – 3,72
- Ponosni smo, da smo zaposleni v naši organizaciji – 3,60
- Vsi v naši organizaciji smo pripravljeni na dodaten napor, kadar se to pri delu zahteva – 3,55
- Odnosi med zaposlenimi so dobri – 3,53
- V naši organizaciji cenimo delo svojih sodelavcev – 3,49
- V naši organizaciji med seboj mnogo bolj sodelujemo kot pa tekmujemo – 3,49

Naši izzivi

- Tisti, ki so bolj obremenjeni, so tudi ustrezno stimulirani – 2,15
- Imamo sistem, ki omogoča, da najboljši zasedejo najboljše položaje – 2,20
- Razmerja med plačami zaposlenih v podjetju so ustrezna – 2,23
- Zaposleni ne bi zapustili organizacije, če bi se zaradi poslovnih težav znižala plača – 2,27
- Zaposleni prejemamo plačo, ki je vsaj enakovredna ravni plač na trgu – 2,42
- Dober delovni rezultat se v naši organizaciji hitro opazi in je pohvaljen – 2,43
- Zaposleni na vseh nivojih imamo realne možnosti za napredovanje – 2,52
- O tem, kaj se dogaja v drugih enotah, dobimo dovolj informacij – 2,55
- Kriteriji za napredovanje so jasni vsem zaposlenim – 2,64
- Odločitve naših vodij se sprejemajo pravočasno – 2,68
- Pri postavljanju ciljev poleg vodij sodelujemo tudi drugi zaposleni – 2,69
- Pri usposabljanju se upoštevajo tudi želje zaposlenih – 2,71
- Delovni sestanki so redni – 2,74



Dodatno vprašanje

Znotraj vprašalnika SiOK smo v Službi za kadre postavili tudi dodatno vprašanje, ki se je glasilo:

»Ali si želite, da bi v skupini SŽ uvedli variabilni del plače? « Odgovori so bili sledeči **69 %** zaposlenih je odgovorilo »Da«, **27 %** »Ne«, **4 %** zaposlenih pa odgovora ni podalo.

Ukrepi za krepitev področij, kjer se spopadamo z izzivi

Na podlagi ugotovitev raziskave bomo pripravili predloge ukrepov za izboljšanje delovnega okolja in povečanje zadovoljstva zaposlenih. Ukrepi se nanašajo na področja upravljanja delovne uspešnosti, nagrajevanja, notranje komunikacije in obveščanja, izboljšanja sistema dajanja predlogov za izboljšave, izobraževanja in usposabljanja, razvoja vodij, povečanja vključenosti zaposlenih itd. Poslovodstvo SŽ, d. o. o., bo predloge preučilo in podprlo prizadevanja, da se čim bolj uresničijo.

Zaključek

Rezultati raziskave kažejo, da imamo priložnost za napredek na več ključnih področjih, predvsem na področju razvoja funkcije vodenja, nagrajevanja, razvoja kariernih poti in komunikacije. Z uresničevanjem predlaganih ukrepov lahko dosežemo pomembne pozitivne premike, ki bodo prispevali k večji zavzetosti, zadovoljstvu in učinkovitosti zaposlenih.

Pomembno pa je izpostaviti tudi področja, ki so jih zaposleni ocenili kot zelo dobra. Med njimi izstopajo odnos do kakovosti, zadovoljstvo s stalnostjo in varnostjo zaposlitve, zadovoljstvo s sodelavci, visoka stopnja samostojnosti pri opravljanju dela in zavedanje o potrebi po izboljšavah na posameznih področjih. Ta močnejša področja so trdna podlaga, na kateri lahko gradimo nadaljnje razvojne korake.

V preteklem letu je poslovodstvo SŽ, d. o. o., potrdilo Kadrovske strategije skupine SŽ za obdobje 2026–2030. V njenem središču je jasno prepričanje, da so zaposleni najpomembnejši vir skupine SŽ ter da sta njihov razvoj in vključenost ključna za uresničevanje strateških ciljev. Strategija zato vključuje tudi več konkretnih ciljev, ki se osredotočajo na predlagane izboljšave in podpirajo njihov uresničitveni potencial.

Iskrena hvala vsem, ki ste oddali svoj glas in prispevali svoje mnenje.



Kadrovska funkcija v skupini Slovenske železnice: upravljanje kadrov v enem najbolj kompleksnih sistemov v državi

Skupina Slovenske železnice je eden najpomembnejših in hkrati najbolj razvejenih sistemov v Sloveniji. Je hrbtenica mobilnosti, logistike in gospodarskih tokov, njen vpliv pa presega okvire posameznih podjetij, saj z delovanjem vsakodnevno posega v življenja ljudi, gospodarstvo in razvoj infrastrukture. Takšen sistem je po kompleksnosti primerljiv le z redkimi organizacijami v državi, kar jasno določa zahtevnost upravljanja tako obsežnega in raznolikega kadrovskega okolja.

Ob koncu leta 2025 je bilo v skupini SŽ 7083 zaposlenih (brez zaposlenih v skupini Nomago), pri čemer izrazito prevladujejo moški, kar odraža naravo tehnično-tehnoloških dejavnosti, povezanih z železniško infrastrukturo in prevoznimi storitvami. Zaposleni opravljajo delo v različnih tipih delovnih okolij: od varnostno kritičnih del, ki zahtevajo najvišjo stopnjo odgovornosti in strogost standardov, do proizvodnih služb, ki podpirajo operativno izvedbo, ter režijskih področij, ki skrbijo za načrtovanje, organizacijo, podporo in vodenje procesov.

K temu je treba dodati visoko sindikalno organiziranost in izjemno lokacijsko razpršenost. Delo poteka na več kot 100 lokacijah po državi, vključuje širok nabor dejavnosti – od logistike in mobilnosti do upravljanja železniške infrastrukture in gradbenih projektov – ter zahteva sodelovanje z izjemno raznolikim spektrom kadrovskih profilov. Ta razpršenost in raznolikost ustvarjata posebne zahteve, saj mora kadrovska funkcija hkrati razumeti, povezovati in podpirati dejavnosti, ki so med seboj včasih povsem različne, a kljub temu odvisne.

Vloga in organiziranost kadrovske službe

Služba za kadre je umeščena v Sektor za pravne, organizacijske in kadrovske zadeve, njena vloga pa presega tradicionalno razumevanje kadrovskega dela. Hkrati deluje kot krovni nosilec kadrovskih politik, procesov in standardov za celotno skupino ter kot operativni izvajalec kadrovskih storitev za skoraj vse družbe znotraj sistema. To pomeni, da mora kadrovska funkcija ves čas usklajevati dvojno naravo dela: celosten sistemski pristop in operativno izvedbo, oblikovanje dolgoročnih smeri in reševanje vsakodnevnih kadrovskih izzivov.

Znotraj službe delujejo različna področja, ki pokrivajo vse od sistemizacije delovnih mest, upravljanja kadrovskih podatkov in analitike do zdravniških pregledov, kompleksnih obračunov, razvoja kadrov ter socialnih in zdravstvenih vsebin. Posebna pozornost je namenjena digitalizaciji, pri čemer skupina uvaja najobsežnejšo kadrovsko-tehnološko prenovu doslej. Prehod na sistem SAP SuccessFactors bo omogočil enotno, pregledno in sodobno upravljanje kadrovskih procesov, od administracije in zaposlovanja do razvoja, merjenja uspešnosti, izobraževanja in uvajanja novih zaposlenih. Hkrati se uvaja tudi nov sistem za evidentiranje delovnega časa, kar zahteva poenotene prakse, usklajevanje procesov in visoko raven organizacijskega sodelovanja.

Potrjena kadrovska strategija za obdobje 2026–2030 dodatno uokvirja delovanje službe in postavlja jasne cilje za prihodnost. Usmerjena je v proaktivno upravljanje kadrovskih virov, krepitev motivacije, pravičnosti in razvojnega potenciala ter v spodbujanje vključujoče, inovativne in podatkovno podprte kulture. Sedem strateških ciljev se osredotoča na načrtno upravljanje znanj, razvoj kompetenc, kakovost vodenja, zavzetost zaposlenih, varno delovno okolje in zagotavljanje enakih možnosti. Gre za strategijo, ki odgovarja na demografske trende, pomanjkanje ključnih kadrov, tehnološke spremembe in zahteve trajnostnega razvoja.



Celovit pristop k upravljanju kadrov

V tako kompleksnem sistemu kadrovska služba ne more biti zgolj administrativna funkcija, temveč mora upravljati celoten karierni cikel zaposlenih. Privabljanje kandidatov poteka na številnih ravneh: prek sodelovanja na kariernih sejmih, izvajanja predstavitev poklicev in usmerjanja mladih, štipendiranja ter omogočanja prakse dijakom in študentom. Intenzivno poteka tudi spremljanje notranjega potenciala za prezaposlovanje, kar je zaradi velikega števila družb znotraj skupine pomemben mehanizem ohranjanja in prerazporejanja kadrov.

Vstop v organizacijo je za varnostno kritične dejavnosti posebej občutljiv, zato vključuje psihološko testiranje, ki pomaga oceniti ustreznost kandidatov za delo v okoljih, kjer so napake lahko usodne. Ključna elementa sta strukturirano uvajanje novih zaposlenih in mentorstvo, ki omogočata hitrejšo in bolj učinkovito vključevanje novih sodelavcev. Razvoj zaposlenih je sistematično podprt z možnostmi izobraževanja in študija ob delu, poslovnimi akademijami za vodje ter programi za talente in naslednike. Skupina SŽ se zaveda, da je znanje eden najpomembnejših virov, zato skrbi za dostop do kakovostnih usposabljanj in za prenos znanja med generacijami.

Organizacijska klima, zavzetost in zadovoljstvo zaposlenih se redno merijo v sodelovanju z zunanjimi izvajalci, kar omogoča objektivno oceno stanja in identifikiranje področij za izboljšave. Izstopni pogovori in vprašalniki za novozaposlene dajejo vpogled v zaposlitveni cikel skozi oči zaposlenih, analitika pa omogoča sprejemanje odločitev na podlagi podatkov. Znotraj skupine po potrebi uporabimo tudi vprašalnike za merjenje »kadrovskega utripa«, ki omogočajo operativno spremljanje posamičnih kazalnikov na različnih področjih.

Skrb za dobro počutje zaposlenih je podprta s pridobljenima certifikatoma Družini prijazno podjetje in Športu prijazno podjetje. Poleg tega skupina izvaja široko paleto ukrepov zdravstvene preventive in promocije zdravja. Posebno mesto imajo aktivnosti, povezane z inkluzivnostjo, zaposlovanjem invalidov in psihosocialno podporo ob izrednih dogodkih, kar je v železniškem okolju zaradi narave delovnih procesov izjemno pomembno.

Kompleksnost sistema skozi oči kadrovske službe – osebni pogled

Kot eden najbolj kompleksnih sistemov v državi smo bili že nekajkrat povabljeni, da študentom kadrovskega menedžmenta predstavimo delovanje kadrovske službe v Skupini Slovenske železnice. Takrat vedno poudarimo, da gre za zahtevno, a hkrati izjemno navdihujoče okolje. Le redkokatera organizacija v Sloveniji združuje takšno raznolikost poklicev, znanj, starosti in izkušenj. V istem sistemu zaposluje ljudi z osnovnošolsko izobrazbo, pa tudi doktorje znanosti ter celoten razpon izobrazbenih ravni in strokovnih usmeritev med tema dvema skrajnostma.

V sistem so vključene generacije, ki šele vstopajo na trg dela, in generacije, ki zaključujejo svojo kariero. Podpiramo zaposlene, ki delajo v popolnoma različnih svetovih – od strojevodij in vzdrževalcev do analitikov, pravnikov, vodij projektov in IT-strokovnjakov.

Vsak dan upravljamo procese, ki potekajo na več kot 150 lokacijah po državi, in delujemo v organizaciji, ki živi ves čas – brez premora, brez praznikov, brez izjem. To okolje zahteva visoko stopnjo povezovanja, medsebojnega razumevanja, prilagajanja in strokovnosti. Delo kadrovske službe v takšnem okolju je široko, odgovorno in strateško pomembno. Podpira osnovne dejavnosti in zaposlene, ki skrbijo za varnost potnikov, zanesljivost prevozov, zadovoljstvo zaposlenih in dolgoročno stabilnost celotne železniške panoge.

Zato smo ponosni, ko lahko mladim pokažemo, kako zanimivo, raznoliko in pomembno je kadrovsko delo, kadar se izvaja v organizaciji, ki s svojim delovanjem dobesedno povezuje državo in prispeva k sistemu, ki vsak dan omogoča varno, učinkovito in trajnostno mobilnost.

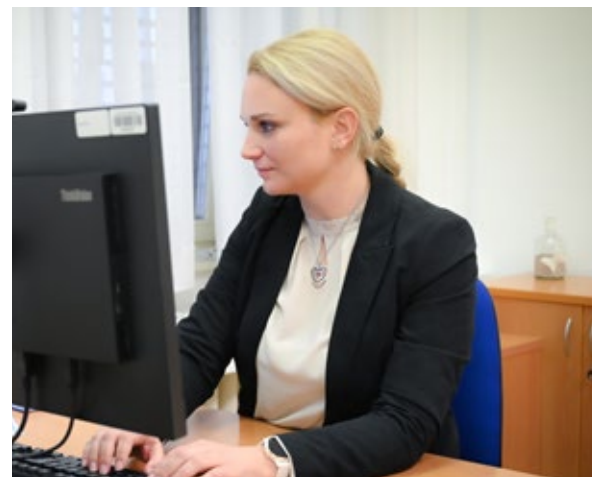
Pogled naprej: izzivi in premiki, ki nas čakajo

Čeprav je bilo v zadnjih letih narejenih veliko pomembnih korakov naprej, se v kadrovski funkciji dobro zavedamo, da nas številni ključni premiki čakajo tudi v prihodnje. Okolje, v katerem delujemo, postaja vse bolj nepredvidljivo, pričakovanja zaposlenih se spreminjajo, profil potrebnih kompetenc se razvija hitreje kot kdaj prej, hkrati pa digitalizacija in tehnološki razvoj od nas zahtevata še večjo strateško usmerjenost. Pred nami je zato pomembna naloga, da se kot sistem še močneje premaknemo k razvojni naravnosti, pri čemer ne bomo le odzivni, temveč proaktivni, radovedni, inovativni in pripravljeni na spremembe.

To pomeni dodatno krepitev voditeljstva, ki mora postati še bolj vključujoče, razvojno usmerjeno in podprto z nenehnim učenjem. Pomeni vlaganje v kompetence prihodnosti, v sistematičen prenos znanja med generacijami in v ustvarjanje okolja, kjer se ljudje počutijo varne pri izražanju idej, učenju iz napak in osebnem razvoju. Pomeni tudi večjo podatkovno podporo pri odločanju, poglobljeno razumevanje trendov in bolj agilen pristop, ki omogoča hitro prilagajanje naraščajočim potrebam železniškega sistema.

Pred nami so še digitalizacijski premiki, ki ne bodo vplivali le na procese, temveč tudi na kulturo dela in organizacijski način razmišljanja. Prav tako nas čakajo strateški izzivi na področju privabljanja kadrov, saj se celotni prometni sektor spopada s pomanjkanjem ključnih profilov. To nas spodbuja, da ostane mo odprti, ustvarjalni in povezovalni v iskanju rešitev, ki bodo dolgoročno zagotovile stabilnost, kakovost in varno delovanje železniškega sistema.

Verjamem, da lahko prav z osredotočenostjo na razvoj ljudi, kulturo sodelovanja, spodbujanje inovativnosti in gradnjo vključujočega okolja uresničimo te cilje. To so premiki, ki bodo odločali o prihodnosti ne le kadrovske službe, temveč celotne organizacije in železniške panoge. In prav zato je pred nami izjemno pomembno, odgovorno in navdihujoče obdobje, v katerem bomo s svojim delom soustvarjali prihodnost železnic in prispevali k sistemu, ki povezuje Slovenijo na varen, trajnosten in sodoben način.



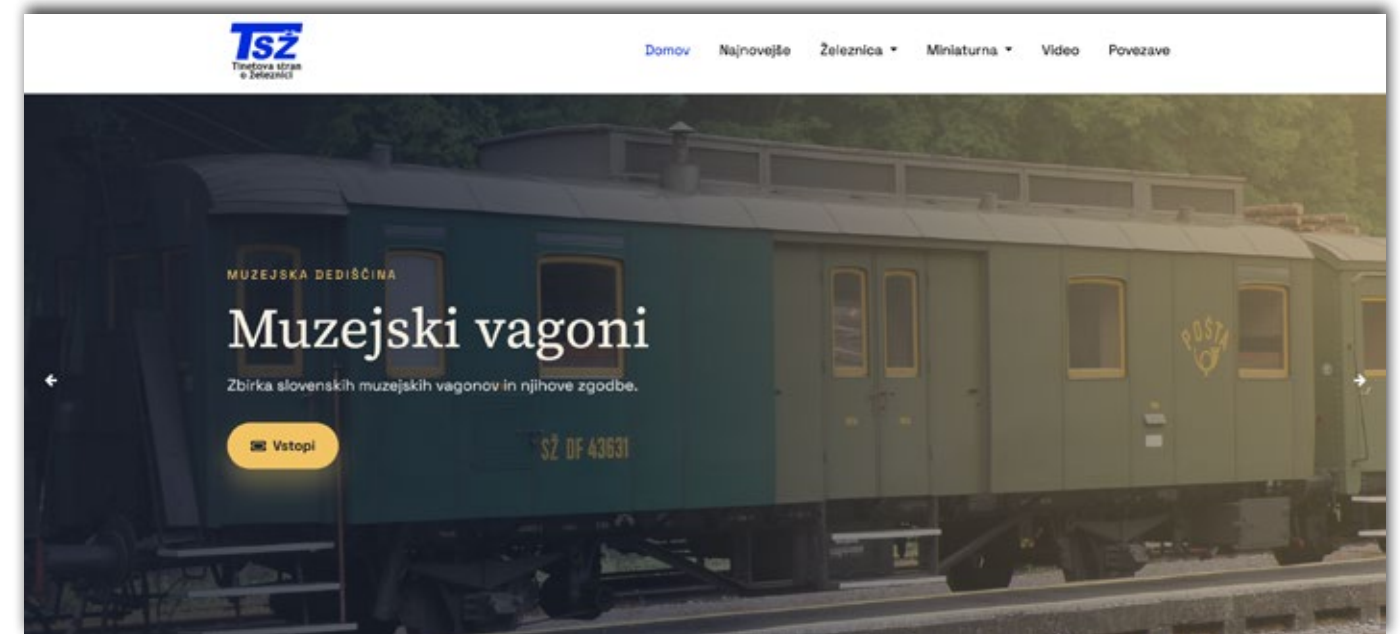
Tinetova stran o železnici

Vlaki so me privlačili že od zgodnje mladosti, potovanje z njimi mi je bilo vedno v veliko veselje. Malo je manjkalo in bi se moja službena pot odvijala na železnici. Srednjo šolo sem namreč dokončal na Aljaževi 32 na takratni Železniški elektrokovinarski srednji šoli. Tam sem pridobil veliko znanja, vozila pa sem spoznaval v okviru takratne prakse po različnih obratih za vzdrževanje lokomotiv, garnitur in vagonov.

Ko se je pojavil internet in so začele nastajati prve spletne strani, sem z zanimanjem spremljal predvsem Milanovo (Milan Hribar) spletno stran vlaki.net in Darkovo (Darko Pahič) vlaki.com. Žal sta oba avtorja teh strani pokojna, zato tudi njunih spletnih strani ni več.

Ker sem imel nekaj znanja o železnici, sem se odločil, da ta prostor dopolnim s svojo spletno stranjo. Prvi izziv je bilo ime domene. Ker nisem želel, da bi bil tudi v moji domeni del imena »vlakí«, sem se odločil, da uporabim besedo »železnica«. Beseda »miniatura« pa je bila dodana zato, ker se ukvarjam tudi z maketarstvom. In tako je nastala miniatura-zeleznica.eu. Če bi se danes znova odločal o imenu domene, bi zagotovo izbral drugačno.

Na svetovnem spletu se je 18. 4. 2004 pod omenjeno domeno pojavila Tinetova stran o železnici. Ob tem moram poudariti, da sva z Milanom odlično sodelovala, prav tako z Darkom. Nismo si bili konkurenca, temveč smo se dopolnjevali. Zastavil sem si cilj, da pri vsakem vozilu z našega področja dodam še tehnične podatke in krajši opis. Želel sem namreč železnico približati ljudem.



Ni bilo enostavno postaviti koncepta strani in njene vsebine. V tistem času se je ravno odločalo o nakupu novih večsistemskih lokomotiv in seveda je bila to ena izmed glavnih tem, o katerih je bilo treba poročati. Ker so mi parne lokomotive zelo pri srcu, je bilo logično, da imajo svojo temo. Tudi preostali vozni park SŽ je bil obdelan, prav tako pa tudi nekaj vlakov iz naše bližnje in daljne soseščine. Dodal sem tudi nekaj fotografij svojih predhodnih maket.

V nadaljevanju sem začel sistematično objavljati vsako serijo lokomotiv ali garnitur posebej ter dodajati opise in osnovne tehnične podatke.

Kmalu sem se zavedel, da želim še več. Materiala za objavo, s katerim sem razpolagal, je začelo zmanjkovati. Naslednji korak je bil obisk Pokrajinskega arhiva Dolenjske, kjer sem pridobil precej snovi za objavo, ki se je nanašala na dolenjske proge. Še posebej sem bil ponosen na to, da mi je tam uspelo pridobiti idejne osnutke za obe progi (do Kočevja in Novoga mesta). Ena izmed različic proge do Novega mesta je bila tudi po dolini Krke. Malo pred Ivančno Gorico bi proga skrenila v smer Žužemberka in naprej proti Novemu mestu.

Da bi bila spletna stran čim bolj aktualna, se je bilo treba podati na teren. Oborožen s fotoaparatom in kamero sem zabeležil veliko železniških motivov. V tistem obdobju je bil zelo aktualen muzejski vlak in temu primerno je sledilo moje poročanje o njem. Med temi popotovanji sem imel priložnost spoznati ogromno ljudi, s katerimi sem nato navezal tudi prijateljske stike.

Veliko materiala je prispevalo tudi več drugih avtorjev, ki so tako tudi navedeni. Brez njihovega dovoljenja nisem na spletni strani objavil ničesar. Ob tej priložnosti se vsem iskreno zahvaljujem za njihov prispevek, saj je prav zaradi njih moja spletna stran danes tako bogata, kot je. Več kot 20.000 fotografij, 88 opisov lokomotiv, garnitur in vagonov, ogromno reportaž in 145 videoposnetkov.

Nastali so tudi posnetki prog iz strojevodske kabine. Žal tega projekta nisem v celoti realiziral, saj je zahteval veliko časa. Vse posnetke sem naredil povsem legalno. Za vsako vožnjo sem namreč pridobil dovolilnico za vožnjo v strojevodski kabini.

O lokomotivah in garniturah je bilo že precej obsežnega gradiva, o vagonih pa skoraj nič. Najprej sem začel objavo o potniških vagonih – o pomenu njihovega označevanja, tehničnih podatkih, tipskih skicah in seveda fotografijah. V preteklem letu sem dodal še opis muzejskih vagonov in njihovih treh sestav.

Pomemben del spletne strani je tudi odstran »Iz arhiva«. Tu so objavljene fotografije drugih avtorjev, domačih in tujih, ki so mi dovolili objavo. Najstarejše fotografije segajo v konec šestdesetih let preteklega stoletja. Zanimivo je, da so takrat na našem območju fotografirali predvsem tujci.

Kot sem že navedel, je bila želja po posnetkih iz kabine za celotno slovensko železniško omrežje. Ta projekt je bil uspešno zaključen, spet s tujo pomočjo, tako da je v tematskem sklopu »Proge« mogoče pogledati posnetke skoraj vseh prog, nekaj pa je tudi mojih starejših posnetkov. Dodani so tudi osnovni tehnični podatki in načrtovane posodobitve prog, pri dolenjskih pa tudi dejanski načrti postaj ob njihovi izgradnji in ob koncu prejšnjega stoletja.

Objavljena so tudi poročanja z gradbišč. Najprej o posodobitvi proge Pragersko–Hodoš, nato sem približno dvakrat mesečno obiskoval postajo Grosuplje in poročal o napredku. Obenem sem dobival material o nadgradnji postaje Pragersko. Zdaj pa je nadgradnja ljubljanske železniške postaje »pokrita« iz zraka, seveda s tujo pomočjo.



Žal so del vsakodnevne življenja tudi nesreče. Nič drugače ni na železnici, tudi tam se dogajajo. O kar nekaj izmed njih je na voljo slikovno gradivo.

Objavljene so publikacije o posameznih serijah vozil SŽ in tudi obsežna publikacija Pregled tirnih vlečnih vozil na Slovenskem v obdobju 1945–2025.

Najdete lahko tudi prispevke o različnih maketah, pa tudi o vrtni železnici, ki je v Sloveniji kar dobro razvita. Ne nazadnje v Muzeju SŽ Šiška prirejajo tudi vožnje za širšo populacijo.

Spletna stran pa je imela tudi krajše obdobje neobstoja – od aprila 2016 do novembra 2020. Za ukinitve je bilo več razlogov: pomanjkanje časa, zasičenost in pojav drugih medijev za objavo te tematike, kot sta forum in Facebook. Ne nazadnje pa tudi strošek, saj vse to financiram iz lastnega žepa. Prijatelji so me nagovarjali, naj stran znova postavim na splet, in novembra 2020 se je to tudi zgodilo.

Načrti za prihodnje:

- slediti novostim na področju železnic v Sloveniji,
- pridobiti še več gradiva iz polpretekle zgodovine, da ne utone v pozabo
- poskušati podobno kot dolenjski progi predstaviti druge (načrti postaj in kakšne druge zanimivosti),
- predstavitev tovornih vagonov,
- če bo kdo pripravljen sodelovati s svojim materialom, poročati o nadgradnji še kakšne postaje/proge.

Kot lahko vidite, sem predstavil zelo širok spekter tematike železnice v Sloveniji. Zavedam se, da so še področja, o katerih nisem ničesar objavil. Če se ozrem nazaj, je danes beleženje dogodkov veliko lažje kot nekoč, saj je telefon vedno pri roki, v preteklosti pa si moral imeti pri sebi fotoaparat ali kamero.

Še enkrat velika hvala vsem, ki ste mi in mi še vedno pomagata soustvarjati spletno stran s svojim gradivom in znanjem o železnici. Žal se bojim, da bi koga nehote izpustil, zato ne navajam nikogar poimensko, saj so vsi avtorji vedno navedeni pri posameznem gradivu. Tiste, ki bi si želeli sodelovati, vabim, da mi pišete na info@miniaturna-zeleznica.eu.

Pet dni, tri države, tri mesta, en in edini FIP

Besedilo in fotografije Helena Hostnik Simončič

Zaposleni na Slovenskih železnica imamo zelo privlačno možnost nakupa posebnih vozovnic za potovanja z vlakom po Evropi, ki jih poznamo pod kratico FIP. Izkaznico in kupončke za izbrane države lahko naročimo zase in tudi za svoje družinske člane. To je vsekakor dobra alternativa izletom z avtomobilom, pa tudi z letalom, če si na poti na izbrano destinacijo ogledamo še kakšno zanimivo mesto.

Naša družina že nekaj let tradicionalno za prvomajske praznike potuje z vlakom – ugodno, udobno, brez stresa, trajnostno, doživeto. Letos smo se odpravili na sever. Obiskali smo tri države in tri glavna mesta – Dunaj, Prago in Bratislavo.

Ker živimo blizu postaje, smo se ob 4.40 zjutraj tja odpravili kar peš, vsak s svojim nahrbtnikom in polni pričakovanj. Iz Litije smo se najprej odpeljali v Ljubljano in tam prestopili na vlak za Beljak. Zgodnje jutro na gorenjski progi je postreglo s čudovito kuliso – hribi, gozd, meglice, cerkvice. Ko smo prispeli v Beljak, smo se hitro odpravili na vlak Railjet Express, saj se še nikoli nismo peljali z njim in nas je resnično zanimalo, kako je videti. Vlak je precej zaseden, zato smo za celotno potovanje že prej rezervirali sedeže.



In res, vlak je bil udoben, čist, čiste sanitarije, in tudi restavracija, kjer sva si z možem privoščila prvo kavo na tem potovanju. Vlak vozi po znani progi »Koralmbahn«, ki so jo odprli lani konec leta. Vse je v stilu – vlak, proga, postaje in vožnja. Pri 230 km/h se sploh ne čuti tirov, pokrajina je pa tako lepa, da si resnično spočiješ oči. Zeleni travniki in gozdovi, krave na pašnikih, lično urejene kmetije. Vožnja do Dunaja je minila hitro, vlak ustavlja samo v večjih mestih.

Na Dunaju smo preživeli popoldan, tokrat smo si ogledali zgodovinsko središče mesta s habsburškimi zgradbami, zvečer pa smo se odpravili na Donavski stolp (Donauturm). Lahko bi rekla, da smo na vsem potovanju obiskali vse možne

stolpe, muzeje in galerije pa smo si ogledali bolj od zunaj. Na Dunaju smo se najprej peš odpravili do znane baročne palače Belvedere, ki je zelo blizu postaje. Čudovita zgradba s še lepšim vrtom in bogato zbirko avstrijske umetnosti v notranjosti. Ker smo imeli čas le do večera, smo se samo sprehodili skozi vrt in pot nadaljevali mimo dunajske operne hiše proti hotelu Sacher. Spotoma smo občudovali še ambasade različnih držav in Karlovo cerkev. Kmalu smo se znašli sredi gneče pred hotelom z najbolj znano torico na Dunaju – Sacher. Ker je bila gneča res velika in bi morali kar dolgo stati v vrsti za svoje štiri koščke, smo se odpravili iskat to torto v druge slaščičarne. Na Štefanovem trgu smo jo našli, dvonadstropno slaščičarno v rožnati barvi, ki je videti kot iz sveta plastične punčke Barbie. Tudi tam imajo saher tortico in tudi zelo dobro kavo, oboje je pa nekoliko ceneje kot v originalnem hotelu. Slaščičarna se imenuje Aida in jih je več po središču mesta. Na poti do tja velja omeniti še mini salon znamke Audi, kjer si je sin lahko spočil oči na čisto pravem dirkalniku F1 in električnem avtomobilu nove generacije.

Prijetno siti smo si šli ogledat še stolnico sv. Štefana, to je cerkev, ki krasi embalažo znamke Manner. Cerkev je resnično fascinantna, prav tako pa razgled iz enega od njenih dveh stolpov. Mi smo se odpravili po 343 stopnicah južnega stolpa do razgledne točke, kjer smo občudovali mesto z vrha. Ker smo imeli sončno vreme, se je lepo videlo na vse strani mesta. Potem smo se peš odpravili ogledati še ostale znamenite stavbe v središču Dunaja: votivno cerkev, mestno hišo, parlament, mestno gledališče in palačo Hofburg. Kar malo utrujeni smo se s podzemno železnico odpeljali do hotela, da smo odložili nahrbtnike, potem pa smo se spet usedli na podzemni vlak in se odpeljali na drugo stran



mesta do Donavskega stolpa, ki je visok 252 m, dostopen s hitrim dvigalom. Stolp ima restavracijo in bar na 170 in 160 m, ki se počasi vrtita za 360 stopinj, tako da si lahko v prijetnem vzdušju počasi ogledaš celo mesto iz ptičje perspektive. V mraku smo se lačni odpravili jest kar na železniški postaji. To ni klasična postaja, ampak je kot nakupovalni center in spominja bolj na letališče. Tam imajo v enem od lokalov najboljši dunajski zrezek. Tako dober, da smo se zadnji dan iz Bratislave odpravili uro prej, da smo si ga privoščili še na poti domov. Za Dunaj si res nismo vzeli toliko časa, kot ga to mesto zahteva, če si ga želiš dobro ogledati, saj smo bili tam pred tremi leti, ko smo obiskali Prater, živalski vrt in дворец Schönbrunn.

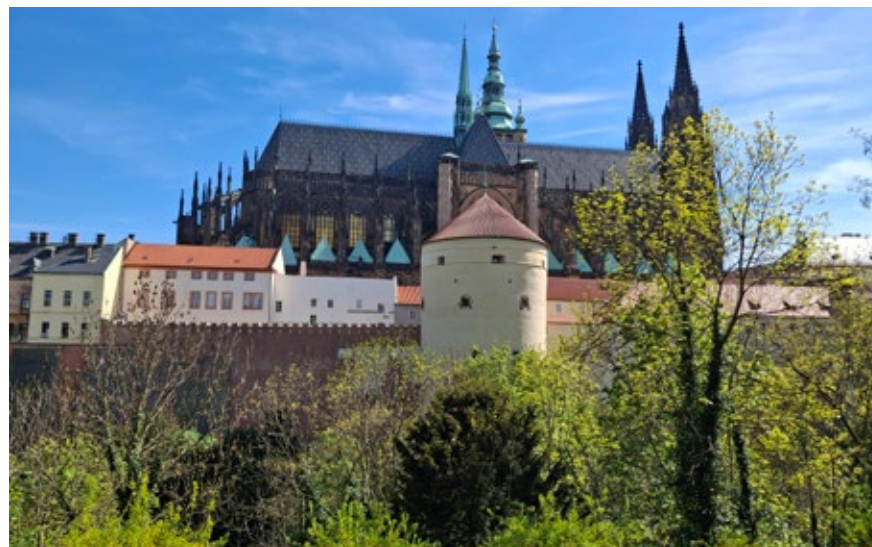


Drugi dan potovanja smo se zjutraj spet usedli na Railjet, tokrat proti Pragi. Vožnja je bila prijetna, hitra, vendar ne tako slikovita kot po Avstriji. Češka je namreč bolj ravna, zanimivo pa je, da sama Praga leži na hribovitem območju. Za češko glavno mesto smo si vzeli dva dni oz. popoldan in en dan. Prvi dan smo si ogledali Vyšehrad, to je grad na drugi strani Vltave kot Praški grad. Sprehodili smo se mimo bazilike sv. Petra in Pavla, po obzidju in parku, spet uživali v razgledih. Tja in nazaj smo šli s podzemno železnico, v Pragi so namreč tri proge, sicer pa polno tramvajev. Zvečer smo šli spet na stolp v bližini našega hotela, in sicer Žižkov televizijski stolp, ki je znana turistična točka. Tam smo počakali na temo in občudovali razsvetljeno Prago v nočnem času.



Naslednji dan smo šli v živalski vrt, seveda na pobudo otrok. To je zelo velik park na severozahodu mesta s številnimi vrstami živali, do koder vozi avtobus. Imajo več goril, slonov, žiraf, pingvine, tigre, leve, v štirih urah si nismo uspeli ogledati vsega. Prava posebnost je sedežnica, ki te pripelje na vrh hriba v samem živalskem vrtu, če si želiš prihraniti malo moči.

Popoldan v Pragi smo nadaljevali z ogledom središča mesta, kamor smo se odpravili s tramvajem. Praški grad s katedralo sv. Víta in še enim cerkvenim stolpom, ki smo ga premagali peš po okroglih stopnicah, Karlov most, astronomska ura, staro mestno jedro, mestna hiša in Smodniški stolp. Praga ima ogromno lepih starih zgradb, številne pivnice in slaščičarne z njihovim znanim trdelnikom ali »chimney cake«. Zvečer smo se usedli na tramvaj, ki pelje ob reki Vltavi, da smo si ogledali še rečni breg z ladjicami in čolni ter znamenito plavajočo hišo.



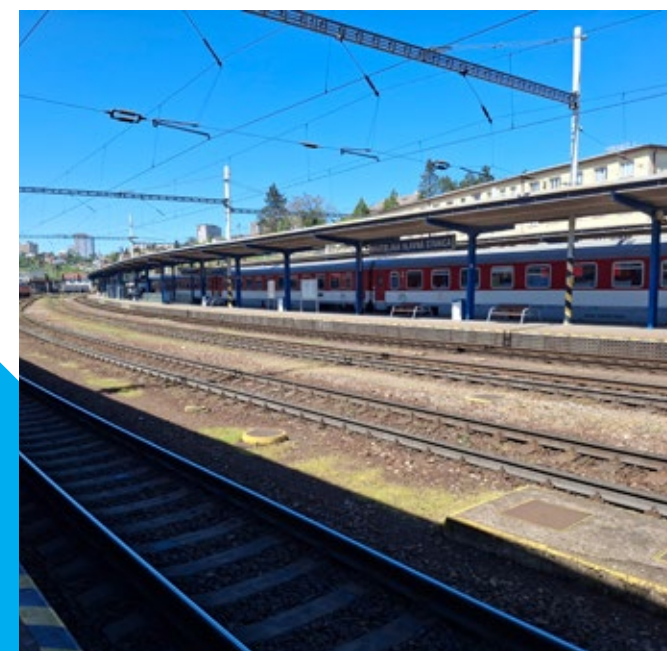
Četrty dan smo se dopoldne odpravili proti Slovaški, v Bratislavo. Tudi tokrat z Railjetom, vendar je bil ta češki. Drugega, razen lokomotive vectron in Siemensovih vagonov v modro-beli barvi, nismo opazili, da bi bilo drugače od avstrijske različice. No, morda le hitrost in malenkost zamude. Ko smo prispeli v Bratislavo, smo že na postaji videli, da to ni Dunaj ali Praga. Ampak po enem dnevu, preživetem v tem mestu, smo ugotovili, da nam je zelo domače. Precej manj ljudi in gneče, znamenitosti dostopne peš, vendar mesto prepleteno s tramvaji in trolejbusi. Ljudje so zelo prijazni in odlično govorijo angleško.

Popoldan v Bratislavi smo namenili ogledu gradu oz. parka, sprehodu po središču mesta, kjer smo videli cerkev sv. Martina, staro mestno hišo in Primasovo palačo, narodno gledališče, Mihaelova vrata. Sprehodili smo se po mostu čez Donavo in poiskali še pravo atrakcijo – modro cerkev sv. Elizabete. V Bratislavi smo si privoščili večerjo v tradicionalni gostilni in nakupili nekaj spominkov za domov.

Zadnji dan smo naredili še en krog po mestu. S tramvajem smo se odpeljali do stolpa UFO, potem pa nazaj v središče mesta na sprehod, kjer smo si ogledali spomenik žametni revoluciji in Trg svobode z vodnjakom Družba, vladno poslopje in predsedniško palačo v središču mesta s parkom, kjer je drevo zasadil tudi nekdanji predsednik RS dr. Janez Drnovšek. Za konec smo se povzpeli še na hrib do pompoznega spomenika padlim sovjetskim vojakom med drugo svetovno vojno – Slavin.

Sredi popoldneva smo se usedli na slovaški potniški vlak, tokrat so bili vagoni domačega proizvajalca ŽOS Vrútky, lokomotiva pa stara znanka – vectron. Do Dunaja je hitro minila slaba ura. Tam smo prestopili na Railjet za Beljak in v Beljaku na našega stadlerja za Ljubljano, tam pa na drugega stadlerja za Litijo.

Izlet je bil čudovit. Na poti domov smo že delali načrte, kam bi še šli. Morda že jeseni v Italijo ... Številna mesta in pokrajine nas še čakajo, da jih prevozimo – kako drugače kot z vlakom.



Ugodnosti za železničarje, upokoјence in družinske člane

PO SLOVENIJI S 75 % POPUSTA

Po Sloveniji lahko zaposleni in njihovi družinski člani potujemo ceneje. Obiščemo lahko mesta, planine, morja ali se preprosto odpravimo na vikend izlet. Vsako leto imamo zaposleni in naši družinski člani možnost izkoristiti:

- 20 enosmernih potovanj na izbrani relaciji po Sloveniji s 75 % popusta (za ugodnost plačamo 10 EUR) ali
- 50 enosmernih potovanj na kateri koli relaciji po Sloveniji s pavšalno vozovnico (za ugodnost plačamo 75 EUR).

CENEJŠA POTOVANJA PO EVROPI

Z izkaznico FIP lahko zaposleni, upokoјenci in naši družinski člani potujemo v tujino po izjemno ugodnih cenah:

- od 50 do 75 % popusta za vozovnice z izkaznico FIP,
- v izbrane evropske države na leto (vsako državo enkrat letno), z možnostjo uporabe ob enkratnem naročilu do 7 kuponov (MKV).

Izkaznica FIP velja eno koledarsko leto in jo je mogoče naročiti na vseh mednarodnih blagajnah po Sloveniji. Z njo lahko v tujini kupujemo vozovnice s popustom. Za vsako ugodnost odštejemo le 10 EUR.

Železničarji imamo torej res lepo priložnost, da svet spoznavamo po tirih z manj stresa, več udobja in veliko ugodnejše.

Interrail – Evropa v dlani



Odpovedani leti ... Čakanje v poletnih cestnih zastoјih, ko se slaba volja nabira hitreje kot prevoženi kilometri, in gorivo po že tako nepredvidljivih cenah, ki ga pri tem porablјamo dobesedno v prazno ... Obstaja alternativa, ki spet vse bolj prihaja do izraza: vseevropske vozovnice Interrail so odlična izbira za popotnike, ki si želijo Evropo raziskovati sproščeno, zanesljivo in v svojem ritmu, medtem ko se jim novi svetovi v šir in dalj odpirajo skozi velika okna vlaka!

Potovanje za vse generacije

Ker so se za potovanje z Interrailovimi vozovnicami v prejšnjih desetletjih odločali večinoma dijaki in študentje (mlajši od 28 let), je med potniki še vedno zaslediti prepričanje, da so vozovnice Interrail namenjene (le) njim. Ob tem je na mestu pripomniti, da se je med kupci Interrailovih vozovnic v letu 2025 spodbudno povečal delež potnikov seniorjev (60 let in več), to pa je še en signal, ki potrjuje, da je za pot z vlakom križemkražem po Evropi vedno pravi čas!

Na voljo sta dve ponudbi vozovnic glede na območje veljavnosti, in sicer **Interrail Global Pass** ter **OneCountry Pass**, kar potniku omogoča veliko prilagodljivost pri doseganju najboljšega razmerja med ceno in številom potovalnih dni, ki jih potrebuje na svoji začrtani poti.

Interrail Global Pass

Vozovnica Interrail Global Pass je najširše veljavna možnost, ki pri raziskovanju Evrope ponuja največ svobode.

Vozovnice Interrail Global Pass veljajo za potovanje po progah vseh članic ponudbe: Avstrija, Belgija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Češka, Črna gora, Danska, Estonija, Finska, Francija, Grčija, Hrvaška, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Madžarska, Nemčija, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Severna Makedonija, Srbija, Slovaška, Slovenija, Španija, Švica, Švedska, Turčija, Velika Britanija; ob tem pa tudi na progah pomorske družbe Attica Group, ki pluje med Italijo in Grčijo (tako na celino kot na grške otoke). Izbirate lahko med Flexi ali kontinuiranimi vozovnicami.

Vozovnice **Flexi** omogočajo potovanje v 4, 5 ali 7 poljubnih potovalnih dneh znotraj enega meseca ter v 10 ali 15 poljubnih potovalnih dneh znotraj dveh mesecev – popolna rešitev, če želite združevati aktivne dneve raziskovanja z mirnejšimi postanki. Poleg vozovnic Flexi so na voljo tudi **kontinuirane vozovnice** z veljavnostjo potovanja 15 ali 22 dni ter enega, dveh ali treh mesecev.



Evropske države, po katerih je mogoče potovati z Interrailovimi vozovnicami



OneCountry Pass

Z vozovnicami Interrail **One Country Pass** lahko izbrano državo spoznate temeljito, sproščeno in povsem v svojem tempu. Vozovnica velja za potovanja po železniških progah posamezne države, kar je idealna izbira za poglobljeno odkrivanje njenega utripa.

Na voljo so vozovnice **Flexi**, ki omogočajo potovanje v 3, 4, 5, 6 ali 8 poljubnih potovalnih dneh znotraj enega meseca. Za potovanja po Nemčiji (**German Rail Pass**) pa so na voljo vozovnice za potovanje 3, 4, 5, 7, 10 ali 15 dni v enem mesecu. Pri ponudbi **One Country Pass Nemčija** so za skupno potovanje dveh odraslih oseb na voljo vozovnice **TWIN**, ki so cenovno ugodnejše od vozovnic za potovanje ene odrasle osebe.

Vsaka vozovnica Interrail se izda na ime imetnika, kupite pa jo lahko že do 11 mesecev pred predvidenim potovanjem. Do družin prijazna prednost Interrailovih vozovnic je ta, da dva otroka do dopolnjenega 11. leta starosti v spremstvu odrasle osebe potujeta brezplačno!

Z vozovnico Interrail Global Pass imate na voljo dve brezplačni vožnji, in sicer za odhod iz katere koli lokacije v državi bivanja do mejne postaje (ali letališča ali pristanišča) ter za prihod od mejne postaje (ali letališča ali pristanišča) do namembne postaje ob vrnitvi oziroma zaključku potovanja.

Vozovnice Interrail pa ne odpirajo le vrat na evropske vlake, ampak lahko uporabite tudi prevoz s pomorskim prevoznikom Attic Group med Italijo in Grčijo.

Na nekaterih vlakih višjega ranga je treba doplačati dodatek in/ali rezervacijo sedeža oziroma ležišča, zato je priporočljivo, da se potnik o tem vnaprej pozanima.

Naša prodajna mesta, na katerih lahko kupite vozovnice Interrail, so: Celje, Jesenice, Koper, Kranj, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Postojna, Ptuj in Sevnica.

Ceniki, podrobnejše in vsak hip aktualne informacije so vam na voljo:

- na prodajnih mestih Slovenskih železnic,
- na e-naslovu potnik.info@slo-zeleznice.si,
- na brezplačni telefonski številki 080 81 11
- in na spletni strani potniski.sz.si.



Interrail je odlična izbira za vse, ki želijo potovati sproščeno in prilagodljivo ter obenem Evropo doživeti poglobljeno. V udobju vlaka in v ritmu tračnic se zapeljite novim spoznanjem in razgledom naproti!

ČU-ČUDOVITA

doživetja za zaposlene Slovenskih železnic



Odkrij premišljeno zasnovane programe s prednostmi in ugodnostmi za zaposlene. Odlično slovensko vodenje omogoča brezskrbno in poglobljeno doživetje izbranih destinacij.

Čarobni London ✈️

Harry Potter, Warner Bros. & Madame Tussauds

- 25.–28. 10. 2026
- Cena vključuje obisk Warner Bros Studia in muzeja Madame Tussauds

Redna cena od 969 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 899 €/osebo

Klasični London ✈️

Kraljevske palače in mestni utrip

- 26.–29. 6. / 25.–28. 9. 2026
- Spoznavanje Londona v družbi izkušenega vodnika

Redna cena od 769 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 699 €/osebo

Pariz ✈️

Mesto ljubezni in parfumskih skrivnosti

- 29. 10.–1. 11. 2026
- Cena vključuje delavnico izdelave parfumov v parfumeriji Fragonard

Redna cena od 790 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 740 €/osebo

Finska, Estonija, Latvija ✈️

Helsinki in biseri Baltika

- 25.–28. 6. / 23.–26. 7. 2026
- Odhod 23. 7. vodi Mojca Mavec
- Direktni let iz Ljubljane za oba termina

Redna cena od 929 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 899 €/osebo

Istanbul ✈️

Mesto dveh celin, zgodovine in čarobnih razgledov

- 25.–28. 6. / 17.–20. 9. / 24.–27. 10. ali 26.–29. 12. 2026
- Vsi izleti že vključeni v ceno
- Direktni let iz Ljubljane

Redna cena od 775 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 699 €/osebo

Nogometno doživetje ✈️

Ogled tekme Lige narodov v Skopju – Severna Makedonija : Slovenija

- 15.–17. 11. 2026
- Cena vključuje zabavo z Mirom Todosovskim

Redna cena od 445 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 355 €/osebo

Ski opening Avstrija - Matrei 🚌

- 10.–13. 12. 2026
- Apartmaji Montana 4*
- Cena vključuje:
 - 3 x nočitev v apartmaju
 - dvodnevno smučarsko vozovnico Ski Hit
 - animacijo in noro zabavo
- Možno doplačilo za avtobusni prevoz

Cena od 349 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 299 €/osebo

Portugalska ✈️

Porto, Lizbona, Nazare in Sintra

- 18.–24. 9. 2026
- Od slikovitega Porta do sončne Lizbone vas ob atlantski obali čaka nepozabna avantura, kjer se divja lepota oceana prepleta z očarljivimi mesti, zlatimi plažami in pristnim portugalskim utripom

Redna cena od 1.269 €/osebo

Ponudba zaposleni SŽ od 1.169 €/osebo

Nomago Bikes: prvi in zadnji kilometer, ki spremeni celotno potovanje

Ko govorimo o sodobni mobilnosti, se vedno znova vračamo k istemu vprašanju: kako potovanje od točke A do točke B narediti čim bolj enostavno, hitro in prijazno do okolja? Odgovor ni več v enem samem prevoznem sredstvu, temveč v povezovanju različnih oblik mobilnosti v enotno izkušnjo. Prav tukaj vstopa mikromobilnost – in z njo Nomago Bikes.

V času, ko se vse več mest spopada s prometnimi zastoji, pomanjkanjem parkirišč in okoljskimi izzivi, postajajo sistemi izposoje koles ključni del urbane mobilnosti. Nomago Bikes je danes največji sistem izposoje električnih koles v Sloveniji in uporabnikom omogoča hitro, prilagodljivo in trajnostno premikanje po mestih – brez stresa in z več fleksibilnosti.



Mikromobilnost kot logično nadaljevanje železniškega in avtobusnega potovanja

Železnica in avtobusi so hrbtenica javnega potniškega prometa. To potrjujejo tudi strateške usmeritve razvoja mobilnosti, pri čemer je jasno poudarjeno, da morata biti železniški in avtobusni promet povezana z drugimi oblikami prevoza, ki uporabniku omogočajo enostaven prihod do končne destinacije. In prav tu nastopi mikromobilnost.

Kolo – še posebej električno – je idealna rešitev za tako imenovani »prvi ali zadnji kilometer«. Potnik se lahko brez težav pripelje z vlakom ali avtobusom do postaje, nato pa pot nadaljuje s kolesom do službe, sestanka ali doma. Brez čakanja, brez iskanja parkirišča in brez dodatnih prestopov.

V praksi to pomeni preprosto kombinacijo:

- daljši del poti opravimo z vlakom ali avtobusom,
- zadnji del pa hitro in fleksibilno zaključimo s kolesom.

Rezultat je multimodalna pot – hitrejša, bolj zanesljiva in prijaznejša do uporabnika.



Nomago Bikes: kolo, ki te čaka tam, kjer ga potrebuješ

Ključna prednost sistema Nomago Bikes je njegova dostopnost. Kolesa so nameščena na postajah po mestu, uporabnik pa jih lahko enostavno najame prek aplikacije. Sistem omogoča spontano uporabo – brez dolgoročnega načrtovanja.

Uporabniki ga danes najpogosteje uporabljajo za:

- vsakodnevne poti v službo,
- hitre premike med sestanki,
- opravke po mestu ali skok na kosilo,
- krajši odklop v naravi.

Kolo tako postaja del vsakodnevne rutine – način, kako mesto doživimo hitreje, bolj sproščeno in brez prometnih zastojev.

Hkrati vsaka vožnja pomeni manj avtomobilov na cesti in manj emisij, kar prispeva k bolj kakovostnemu urbanemu okolju.

Nomago Bikes danes povezuje 19 slovenskih občin z več kot 700 navadnimi in električnimi kolesi v razvejeni mreži postaj. Ena registracija uporabniku omogoča dostop do vseh sistemov po Sloveniji, hkrati pa tudi do približno 300 lokacij v 20 evropskih državah v okviru sistema nextbike – kar Nomago Bikes umešča v širši, sodoben ekosistem mobilnosti.

Sistem vključuje več lokalnih mrež:

- Kolesce – več kot 85 postaj v 11 občinah savinjske in posavske regije,
- GO2GO – 27 postaj v Šempetru, Novi Gorici in Gorici (Italija),
- Zagorje ob Savi – 7 postaj z e-kolesi,
- Medvode – 4 postaje z e-kolesi,
- Ljubljana – 50 postaj z e-kolesi.

Letos se sistem dodatno širi:

- na Koroško (7 občin, 27 postaj)
- ter v Ljubljansko urbano regijo (7 novih občin, 35 postaj).



Posebna ugodnost za zaposlene Slovenskih železnic

Kot konkreten korak k povezovanju mobilnosti Nomago Bikes v sodelovanju s Slovenskimi železnicami ponuja tudi posebno ugodnost.

S kodo **SZTEAM** lahko zaposleni izkoristijo 60 minut brezplačne vožnje – idealno priložnost za prvi preizkus ali vsakodnevno uporabo na krajših razdaljah.

Ideje za uporabo: vlak + kolo v praksi

Kako torej povezati vlak in kolo v vsakdanjem življenju? Možnosti je več, kot si morda mislimo:

1. Na delo brez stresa

Z vlakom do postaje, nato s kolesom do pisarne – brez gneče in parkiranja.

2. Sestanki po mestu

Kolo je pogosto hitrejše od avtomobila, pot pa časovno predvidljiva.

3. Izlet po službi

Po prihodu z vlakom lahko pot nadaljujete do parka, reke ali razgledne točke.

4. Dogodki in prosti čas

Na koncerte, festivale ali tekme brez prometnih zastojev – neposredno do prizorišča.

5. Zadnji kilometer do doma

Tudi zunaj centra kombinacija vlaka in kolesa bistveno poveča prilagodljivost.

Prihodnost mobilnosti je povezanost

Mobilnost se razvija v smeri povezovanja. Avtobus, vlak, kolo, souporaba vozil – vse to so deli iste zgodbe. Cilj pa je jasen: omogočiti uporabniku enostavno, hitro in brezskrbno potovanje od začetka do konca.

Nomago Bikes v tej zgodbi dopolnjuje železniški in avtobusni promet ter odpira nove možnosti za uporabnike. Ko naslednjič stopite z vlaka, pomislite: vaša pot se morda ne konča na peronu. Lahko se nadaljuje – na kolesu.

In prav v tem je bistvo trajnostne mobilnosti.



Zmagoslavje Godbe Slovenskih železnic v Italiji



Naši godbeniki in godbenice so znova dokazali, da so resnično vrhunski glasbeniki, ki se lahko kosajo z najboljšimi v Evropi – in jih tudi premagajo. Godba Slovenskih železnic je namreč v italijanskem mestu Riva del Garda na 26. mednarodnem tekmovanju pihalnih orkestrov Flicorno d'Oro, ki je potekalo med 27. in 29. marcem 2026, pod vodstvom dirigenta Roka Pelca pometla s konkurenco ter osvojila naziv absolutnega zmagovalca!

»Iskrena hvala vsem železničarkam in železničarjem, sodelavkam in sodelavcem za spodbudne besede in podporo, ki nam jo namenjate. Nagrado in pokal prinašamo domov z mislijo na vse, ki nam stojite ob strani. Se vidimo na naslednjem nastopu, na katerem bomo zmagovalne tone zaigrali posebej za vas!« nam po vrnitvi domov sporočajo godbenice in godbeniki Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta.

Najvišja ocena med 47 orkestri!

Tekmovanje Flicorno d'Oro velja za eno najprestižnejših in najzahtevnejših v Evropi. Letošnje izvedbe se je udeležilo kar 37 orkestrov iz osmih evropskih držav, skupaj pa je na odru kongresnega centra v Rivi del Garda nastopilo skoraj 4000 glasbenikov.

Naša godba je nastopila v prvi kategoriji, v kateri je strokovno žirijo, sestavljeno iz uglednih mednarodnih glasbenih strokovnjakov, prepričala z izjemno tehnično dovršenostjo in umetniško interpretacijo. S skladbo Victory skladatelja Rossana Galanteja so dosegli neverjetnih 94,00 točk, kar je bila najvišja podeljena ocena celotnega festivala. Domov so tako prinesli tudi prestižni pokal Trofeo Flicorno d'Oro 2026.

Potrditev discipline in ljubezni do glasbe

Festival Flicorno d'Oro, ki ga organizira združenje v sodelovanju z orkestrom mesta Riva del Garda in federacijo godb pokrajine Trento, je stičišče glasbene kulture ter prostor za povezovanje in ustvarjanje orkestralne glasbe. Za godbo iz Zidanega Mosta ta zmaga pomeni veliko potrditev dolgoletnega trdega dela, discipline in ljubezni do glasbe, ki jo člani gojijo poleg svojih drugih obveznosti. Kot veste, so nekateri med njimi tudi naši sodelavci na Slovenskih železnicah.

Našim godbenicam in godbenikom iskreno čestitamo ter jim želimo še veliko zmagoslavja na glasbenih odrih!



Aleš Lajovic

Slovenski železniški leksikon



- **AB 42** = Autoblinda AB 42. Italijanski oklepni avtomobil, ki je lahko vozil po cesti ali železnici. Njegova značilnost je bila, da je imel enega šoferja za naprej in enega za nazaj. Za naprej je imel šest prestav, za nazaj pa štiri. Nekaj teh avtomobilov je bilo tudi pri nas. Obstajale so še izvedbe AB 40, AB 41 in AB 43. Proizvajalec: Fiat- Ansaldo.
- **abciger** = snemalnik (germ.). Z njim se npr. snema zobnik z osi. Razne izvedbe: mehanske, hidravlične itd.
- **aberveznik** = človek, ki ne zna nič in se spozna na nič; nesposobnež.
- **abkant preša** = naprava za krivljenje pločevine (germ.); delavniški žargon.
- **AC** = oznaka za izmenični tok (angl.).
- **acetilen** = plin, ki ga dobimo iz reakcije med kalcijevim karbidom C₂H₂ in vodo. Skupaj s kisikom da močen in svetel plamen. Uporabljamo ga za ravnanje, varjenje in rezanje navadno železnih predmetov, pa tudi kot svetilni medij pri ročnih in drugih železniških svetilkah; zgodovina.
- **adhezija** = sprijem (lat.).
- **adhezijska masa, teža** = delež celotne mase lokomotive, ki odpade na pogonska kolesa.
- **AD MASS Ljubljana** = trenutni naziv železničarskega atletskega društva (prej tudi ŽAK Ljubljana).
- **aerotrain** = francoski vlak na zračni blazini, ki je sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja brez težav dosegel hitrost 420 km/h. Francoske železnice so se zbale konkurence in so projekt blokirale. Vlak oziroma vagon se je gibal po betonskem profilu v obliki okoli obrnjene črke T. Testna proga je bila zgrajena nekaj metrov nad tlemi v bližini Bordeauxa in deloma še stoji.
- **ajmar, ajmer** = vedro (germ.).
- **ajmoht** = obara (germ.). Pogosta malica, ki so jo železničarji prinesli s seboj na »šiht«, saj tedaj še ni bilo »obratov družbene prehrane«.
- **ajnšpric šoba** = vbrizgovalna šoba. Pomemben del dizelskih in v novejšem času tudi drugih motorjev. Preko nje se vbrizgava gorivo v zgorevni prostor motorja.
- **ajzenpon** = železnica (Eisenbahn, germ.).

Novice

Sejemo sončno prihodnost po Sloveniji

Ob svetovnem dnevu čebel, 20. maja 2026, smo Slovenske železnice skupaj z občinami Domžale, Grosuplje, Ivančna Gorica, Laško, Sevnica, Divača, Šmartno ob Paki, Celje, Kočevje, Ljubljana, Medvode, Dravograd, Velenje in Ormož spet sodelovale v vseslovenskem projektu Sejemo sončno prihodnost.

S setvijo sončnic ob progah in postajah širimo sporočilo o trajnostni mobilnosti, povezovanju skupnosti in skrbi za okolje. Projekt tudi letos uspešno združuje ljudi in spodbuja odgovoren odnos do narave.



Novo partnerstvo E8 za prihodnost mobilnosti

Podpisali smo memorandum o sodelovanju v partnerstvu E8, ki ga je razvila družba ELES. Gre za pobudo, usmerjeno v inovacije, trajnostno mobilnost in razvoj trga fleksibilnosti v Sloveniji.

Slovenske železnice v partnerstvu prispevamo svojo infrastrukturo in ključne lokacije prometnih vozlišč. Uporabniki bodo deležni boljše povezljivosti, lažjega prehoda na električno mobilnost ter učinkovitejšega in okolju prijaznejšega prometa.

Nepremagljivi železničarji

Naša nogometna ekipa je spet dokazala svojo premoč! Že krog pred koncem tekmovanja so si zagotovili zmago v Poslovni nogometni ligi.

Na turnirju v Mozirju v soboto, 18. aprila, so z odličnimi predstavami potrdili naslov prvakov in z veliko prednostjo (kar 113 točk) suvereno premagali konkurenco. Čestitke ekipi za izjemen uspeh!



Za večjo varnost ob tirih

Marca smo skupaj s partnerji začeli kampanjo ozaveščanja o večji varnosti v železniškem prometu. Na izpostavljenih lokacijah smo skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo, Agencijo za varnost v železniškem prometu in lokalnimi skupnostmi postavili opozorilne table, prva med njimi stoji ob Osnovni šoli Ketteja in Murna v Ljubljani.

Table so nameščene tudi drugod po Sloveniji, predvsem na mestih, kjer ljudje pogosto prečkajo tire. Namen kampanje je povečati varnost in preprečiti nevarna ravnanja. O varnem prehajanju čez železniške tire si lahko več preberete tudi v članku na portalu delo.si:

Varno čez tire: pravila, ki rešujejo življenja.

Več o varnem ravnanju ob železniških tirih je na voljo na: <https://www.sz.si/varno/>



Podpora olimpijskemu duhu

Kot veliki sponzor Olimpijskega komiteja Slovenije smo podprli Olimpijski festival Milano Cortina 2026. Dogodek je olimpijsko vzdušje prinesel tudi na domača prizorišča in približal šport navijačem po vsej Sloveniji.

Priznanje best of local 2026

Slovenske železnice smo prejele nagrado best of local 2026 v kategoriji mobilnosti Travel Experience – Getting around. Priznanje potrjuje našo vlogo ključnega povezovalca regij ter ponudnika trajnostnih in dostopnih oblik potovanja. Hkrati nas spodbuja k nadaljnjemu razvoju storitev in izboljševanju uporabniške izkušnje.



Dan Slovenskih železnic v Tivoliju

V Hali Tivoli je bil v petek, 30. januarja 2026, poseben večer v znamenju Slovenskih železnic kot generalnega sponzorja HK Olimpija.

Na tekmi proti Red Bull Salzburgu je domača ekipa slavila s 5 : 1, dvorana pa je zaživela v športnem in navijaškem vzdušju. Partnerstvo z Olimpijo tako ostaja pomemben del naše zgodbe povezovanja tudi skozi šport.



Dan potnika 2026

Na dogodku Dan potnika 2026, ki je bil 19. maja v Ljubljani, so se zbrali ključni deležniki s področja javnega potniškega prometa in razpravljali o razvoju enotnega, bolj povezanega sistema v Sloveniji, vključno s predstavnikoma skupine Slovenskih železnic, direktorjem SŽ – Potniški promet Miho Butaro in glavnim izvršnim direktorjem družbe Nomago Miho Tavčarjem. V ospredju so bili izzivi, kot so različne vozovnice, neusklajeni vozni redi in nepovezane informacijske rešitve, zato je prehod na enoten sistem pomemben korak k bolj dostopni, pregledni in trajnostni mobilnosti. Slovenske železnice so na konferenci aktivno sodelovale in izpostavile svojo vlogo pri razvoju vzpostavitve enotnega, uporabniku prijaznega sistema JPP.



1000 železničarjev nad 1000 metrov na Vogarju in Mariborski koči

Slovenske železnice so kot organizator projekta 1000 železničarjev nad 1000 metrov v sodelovanju s Planinskima društvoma Železničar Ljubljana in Železničar Maribor 23. maja 2026 izvedle že tradicionalni pohod na Vogar in Mariborsko kočo. Prvi pohod smo organizirali leta 2017, tako da je to že osmi pohod železničarjev nad 1000 metrov.

Planinsko društvo Železničar Ljubljana je organiziralo prevoz iz Ljubljane z vlakom do Bohinjske Bistrice, nato z avtobusom do Stare Fužine in peš do planinske kočice na Vogarju. Vseh udeležencev pohoda je bilo 162. Pohodnike je spremljalo prijetno druženje in lepo sončno vreme.

Planinsko društvo Železničar Maribor je izvedlo pohod pohodnikov s startom na koncu Kardeljeve ulice, kjer se začne slovenska planinska pot do Mariborske kočice. Del pohodnikov se je odpravil z vzpenjačo do zgornje postaje, nato pa peš do Mariborske kočice. Vseh pohodnikov je bilo 219. Na Mariborski koči smo se pohodniki okrepčali, imeli smo tudi glasbo, tako da so nekateri celo zaplesali. Spremljalo nas je lepo sončno vreme in prijetno planinsko vzdušje vseh udeležencev.



Izlet PD Železničar Maribor v južno Srbijo



Člani Planinskega društva Železničar Maribor smo se v sodelovanju z Agencijo Potepinko Cveto od 25. aprila do 1. maja 2026 odpravili na izlet v južno Srbijo. Iz Maribora smo odrinili v zgodnjih jutranjih urah, pot nas je vodila mimo Zagreba in Beograda. Prvi dan smo se odpravili na znamenito Avalo, pred dostopom na vrh smo najprej potešili lakoto z lahkim kosilom. Seveda brez okusnih čevapčičev ni šlo. Nato smo se sprehodili po vrhu Avale in se na koncu še povzpeli na stolp, od koder je bil lep razgled vse tja do Beograda in Šumadije. Po ogledu Avale smo se odpravili v Kragujevac, se tam namestili v hotelu in se nato odpravili v domačo krčmo, kjer je sledila obilna večerja z domačo srbsko glasbo, ob kateri so nekateri tudi zaplesali. Pozno smo se odpravili na zaslužen počitek. Naslednji dan smo si ogledali znamenitosti Kragujevca, kjer so izdelovali legendarne »fičote« pa »stoenke« in »jugece«. Po ogledu tudi kulturnih znamenitosti mesta smo se odpravili proti Stari planini in na poti spet imeli »lahko kosilo« ter si ogledali slap Bigor. Na Staro planino smo prispeli v večernih urah in po namestitvi izvedli kratek enourni pohod do Orlove stene. Naslednji dan je sledil pohod za tiste z manj kondicije do Babinega zuba, nekaj deset pa se nas je odpravilo na Midžor, ki je najvišji vrh Srbije in meji z Bolgarijo ter je visok 2169 metrov. Celotna pot je bila dolga 22 km. Naslednji dan je sledila vožnja proti jugu v mesto Niš in tam smo si najprej ogledali arheološke izkopanine iz rimskih časov, nato so sledili kratek postanek pri Niški banji in nato še ogled Čele kule ter sprehod po mestu, ki je lepo urejeno ob reki Nišavi. Ustavili smo se na lahkem kosilu v prijetni gostilni ob reki. Po kosilu smo se odpravili na Kopaonik, kamor smo prispeli v večernih urah. Naslednje jutro smo se odpravili peš na vrh Kopaonika, na Pančičev vrh, visok 2017 metrov. Za željne pohoda smo izvedli še en pohod proti Kadijevcu. Naslednje jutro smo se odpravili v snežnem vremenu proti Đavoli Varošu, si tam ogledali zemeljske piramide in nato v identični gostilni kosili hrano izpod peke. Po kosilu smo se z avtobusom zapeljali v vinorodni kraj Aleksandrovac, si tam ogledali muzej skozi zgodovino in pokušali vino ter se sprehodili skozi mesto do fontane. Po kratkem ogledu mesta smo se odpeljali v Kraljevo, kjer smo se nastanili v središču v hotelu Turist. Po večerji je sledila glasba pozno v noč. Naslednje jutro smo se odpravili proti Sloveniji in v Maribor prispeli okoli 21. ure, vsi polni vtisov. Na poti nas je vse dni spremljalo lepo vreme, razen enega dopoldneva, ko je snežilo in nato deževalo.

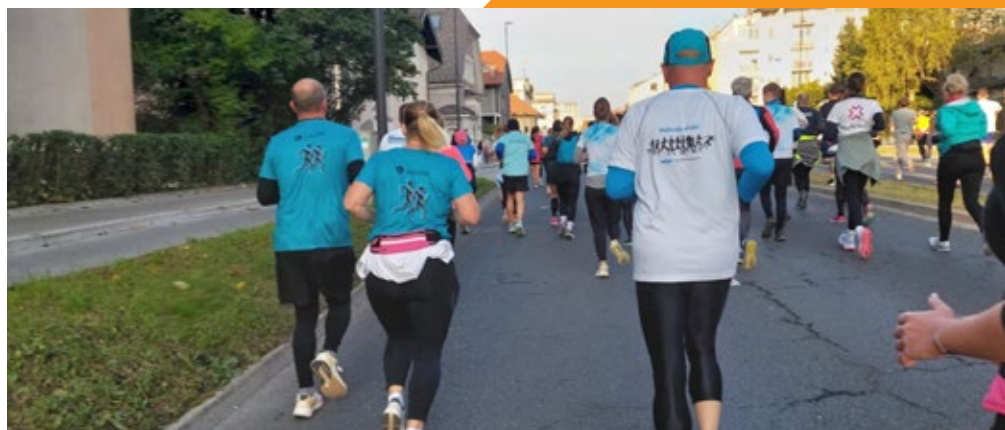


Prvi tekaški koraki

Si želiš začeti teči, a ne veš, kako?

Veliko začetnikov naredi isto napako – začnejo prehitro, izgubijo motivacijo ali se celo poškodujejo.

V tem članku boš izvedel, kako začeti teči na pravilen način, da boš vztrajal in pri tem tudi užival.



1. Kdo vse se lahko odloči za tek – kdo bi se pred tekom moral posvetovati z zdravnikom?

Teka ne gre jemati preveč zlahka. Hojo še pogojno, teka pa zagotovo ne. Tek je od hoje dosti bolj zahteven in drugačen. Zaradi faz leta pri teku, to so obdobja, ko tekač nima stika s podlago, nastajajo močnejši gravitacijski učinki in s tem večje obremenjenosti mišic, tetiv, vezivnega tkiva in sklepov (tudi hrbtenice), ki lahko privedejo do akutnih poškodb in kroničnih degenerativnih procesov.

Tek bi tako odsvetoval tistim s čezmerno telesno težo oziroma bi jim predlagal, da začnejo svoje aktivnosti z lažjimi oblikami rekreacije, pri katerih so stisne sile na telo manjše. To so: hoja, kolesarjenje, plavanje, planinarjenje, smučarski tek.

Vsem tekaškim začetnikom predlagam postopnost in zmernost. Prve vadbene ure naj bodo kombinacija hoje in počasnega teka. Na začetku naj bo celo več hoje kot teka. Lahko gre za izmenjavanje hoje in teka v razmerju dve proti ena (minuta hoje, trideset sekund počasnega teka).

Vsakomur, če ima le možnost, bi predlagal posvet pri zdravniku. Še bolje pa, da bi vsak pred malo bolj resnim ukvarjanjem s športom opravil pri športnem zdravniku obremenitveni test, ki bi pokazal, kakšna obremenitev je zanj primerna. Poleg zdravniškega pregleda je zelo pomembna tekaška tehnika. Če že hodimo razmeroma pravilno, pa tečemo prav gotovo ne. Šola teka je tako priporočljiva za vsakogar. S pravilnejšim tekom je ekonomika teka boljša, kar pomeni manjšo porabo energije in manjšo možnost nastanka poškodb, tako akutnih kot kroničnih. Do pravilne tehnike teka se žal ne pride čez noč. Poleg specifičnih tekaških vaj bo treba telo okrepiti z vajami za moč nog in trupa ter z razteznimi vajami poskrbeti za elastičnost mišic in tetiv.

2. Kako se lotimo teka, če prej nismo tekli; kakšno športno opremo potrebujemo, kako se ogrejemo?

Najprej se je treba primerno obuati in obleči. Predvsem obutev je zelo pomembna; katero kupiti, pa nam bodo svetovali v športnih prodajalnah. Ko imamo primerno obutev, se prestavimo v naravo in začnemo prve tekaške korake, ki pa naj bodo na začetku kombinirani s hojo. Ko postaja vadba bolj intenzivna ter srčni utrip in zadihanost vedno večja, predlagam obisk zdravnika, pri čemer priporočam, da se opravi obremenitveni test, ki nam pove, kako dobro smo pripravljeni in kako intenzivna vadba nam ustreza.

Tudi če bo vadba sestavljena iz hoje in teka, se je treba prej ogreti. V tem primeru se ogrejemo z malo hitrejšo hojo, ki naj traja vsaj sedem minut oz. toliko časa, da se začnemo potiti, in z dinamičnimi razteznimi vajami (razna vrtenja, nihaji, zasuki ...), ki jih izvajamo vsaj pet minut. Z ogrevanjem povečamo srčni utrip, pretok krvi, ogrejemo mišice, zmanjšamo viskoznost sklepnih tekočin in tako pripravimo telo na večje obremenitve, ki sledijo.

3. Koliko in kolikokrat tedensko naj bi tekli na začetku?

Na splošno bi morali stremeti k vsakodnevemu miganju. Vsak dan vsaj pol ure zmerne telesne aktivnosti, kar je lahko

tudi hoja. Torej, če je neka aktivnost taka, pri kateri se ne utrudimo in smo je navajeni, jo lahko izvajamo dnevno. Ker pa želite svoje sposobnosti premakniti na neko višjo raven, bo zaradi tega tudi ta vaša aktivnost malo višja, kot ste je navajeni, in bo kot taka novi stres za vaš organizem. Prva dva tedna predlagam dvakrat, kasneje pa trikrat tedensko vadbo na način, da je po dnevu vadbe vedno dan odmora. Tisti dan, ko je odmor, pa je še vedno dobrodošlo zmerno gibanje v obliki hoje ali raztezanja.

4. Na kaj moramo biti pozorni, ko začnemo teči – kako se motiviramo in discipliniramo? Si moramo postaviti cilj?

Predvsem ne smemo riniti z glavo skozi zid. Vedno, ko začnemo neko novo stvar, dejavnost, smo po navadi navdušeni, v nekem pričakovanju in visoko motivirani. Zato svetujem predvsem zmernost. Po dolgem odmoru, ko nismo migali, telo ni več navajeno večjih obremenitev. Motivacija pa lahko naredi svoje in žene telo preko trenutnih sposobnosti. Pri tem lahko pride do prevelike utrujenosti, poškodb ali do močnih zakasnelih mišičnih bolečin (muskelfibra), ki nas lahko odvrnejo od nadaljnjega ukvarjanja s tekom.

Cilji so zelo pomembni in eden temeljnih ključev, ki vzdržujejo naše zanimanje. Vendar si jih ne smemo postaviti previsoko. Morajo biti vidni, dosegljivi. Za začetek je dobrodošlo, da ne spuščamo zastavljenih treningov. Zato je zelo pomembno, da v vadbi uživamo in se z veseljem vračamo k njej. Tu spet pridemo do postopnosti in zmernosti. Telo se bo samo navajalo in nam dalo vedeti, kdaj je pripravljeno za naslednji korak.

5. Je pomembna tudi prehrana – kaj naj bi jedli, če sploh, pred tekom in kaj po teku? Koliko naj bi se hidrirali in s čim?

Prehrana je zelo pomembna. Ne samo za bolj aktivne, ampak za vse. Ljudje na splošno slabo jejo. To bi bila lahko tudi tema za kakšno drugo priložnost. Nekaj splošnih nasvetov, kaj naj bi jedli pred, med aktivnostjo in po njej oz. teku, pa lahko dam.

Hranjenje pred treningom je dobrodošlo, če ne že nujno. S tem ko zaužijemo obrok, preprečimo nizko raven sladkorja v krvi, ki bi lahko povzročila slabost, umirimo želodec in občutek lakote ter nahranimo mišice. Izbira, kaj in kdaj jesti pred treningom, se razlikuje od osebe do osebe. Prav tako od športa. Tek je že eden takih športov, pri katerih se telo in organi precej premikajo in skačejo. Zato bo za tekača bolje, če bo od hranjenja do aktivnosti preteklo več časa, kot na primer pri kolesarju, kjer zgornji del telesa le bolj miruje. Z izkušnjami vsak zase ugotovi, koliko prej, torej pred aktivnostjo, sme še jesti. Splošno navodilo je, da naj bo zadnji večji obrok končan vsaj dve uri prej. Zase lahko povem, da mi še bolj ustreza, če se preneham hraniti vsaj tri ure pred aktivnostjo. Kaj pojesti? Predvsem nekaj lahkega, nemastnega in takega, kar bi nam lahko povzročilo dvigovanje želodčne kisline. Poznamo veliko vrst žit, med katerimi lahko kombiniramo, in zelenjave. Hrana naj vsebuje čim bolj sestavljene ogljikove hidrate, ki nam bodo dajali energijo postopoma in daljši čas. Kaj pa, če vadimo že zelo zgodaj? Tudi takrat je pametno kaj pojesti. Seveda bo ta obrok precej manjši. Dovolj je, če eno uro pred vadbo pojemo nekaj, kar se bo hitro prebavilo. To je lahko banana, kos kruha (najbolje, da kar belega), palačinka, energijska ploščica in podobno, nekaj, kar bo organizmu dalo energijo. Lahko pa se zgodi, da nam je na začetku tudi to preveč. V tem primeru predlagam, da se zvečer malo bolj najestje, zaužijete kosmiče ali testenine ter s tem nekaj energije prihranite za jutranji trening. Vseeno pa poskusite pojesti nekaj malega kakšno uro pred treningom in tako telo postopoma navajate na obrok pred jutranjo aktivnostjo.

Na začetku vadbe, ko intenzivnost še ne bo visoka in ne bo trajala dolgo, ni potrebe po dodajanju kakšnih visoko energijskih napitkov in jedi. Voda bo čisto zadostovala.

Po treningu je dobro, da v 30 minutah po končani vadbi pojemo kaj hitro prebavljivega, kot so: rozine, banana, energijska ploščica. V tem času je zelo pomembno, da nahranimo in obnovimo mišice. Tako si lahko v miru, ko pridemo domov, pripravimo obrok, ki nam bo ustrezal in vseboval tako ogljikove hidrate kot beljakovine.

Kako pa je s hidracijo oz. pitjem tekočine? Tudi tukaj je to stvar posameznika in intenzivnosti vadbe. Nekateri se bolj potijo kot drugi. Posledično bodo morali taki zaužiti več tekočine. Zaželeno je, da trening začnemo dobro hidrirani. Na to je treba misliti že približno tri ure prej. Na vsake pol ure spijemo deciliter in pol vode, zadnjega pol ure pred aktivnostjo. Kako lahko opazimo, da smo dehidrirani? Vsaj trije kazalci: 1. Barva urina, ki ne sme biti pretemna. 2. Krči; če se pojavljajo med vadbo, je to lahko posledica dehidriranosti ali porušenega elektrolitskega ravnovesja. 3. Teža; če imamo en dan po vadbi ob isti uri tehtanja kilogram manj, to ni posledica izgube maščevja, ampak vode.

Pri nižje intenzivnih vadbah bo telo z normalnim prehranjevanjem in vodo dobilo dovolj tekočine in elektrolitov. Bolj ko je vadba intenzivna, bolj smiselno bo v vodo dodajati elektrolite, kot so natrij, kalij, magnezij in kalcij. Tak napitek si lahko naredite tudi sami. V enem litru napitka naj bo osem dcl vode, pol žličke soli, dva dcl pomarančnega soka in ena limona.

Že trideset let od 150-letnice železnic na Slovenskem

Leta 1996 smo praznovali 150-letnico železnic na Slovenskem – 2. junija 1846 je v okviru gradnje železnice od Dunaja proti Trstu prispel prvi vlak na območje današnje Slovenije, lokomotivi Drau in Aussee sta pripeljali slavnostni vlak iz Gradca v Celje. Slovenske železnice so ustanovile odbor za organizacijo praznovanja, ki ga je vodil Bogomir Vrhunc, pomočnik generalnega direktorja. Ker je bil 2. junij nedelja, je bilo sklenjeno, da bo prireditev dan prej, v soboto, 1. junija. Zasnovan je bil zelo obširen in raznolik program, med drugim je bila v Ljubljani slavnostna akademija, ponovno pa so predali v uporabo statično sanirano ljubljansko postajno poslopje, ki so mu na streho vrnili stolpič z uro, porušen v potresu leta 1895. Avtorja tehle vrstic pa je doletela najobsežnejša, a tudi najprijetnejša zadolžitev v vseh 42 letih njegovega službovanja pri železnici. Poverjeno mu je bilo, naj kot poznavalec predlaga parne lokomotive tujih železnic, ki jih kaže povabiti k praznovanju. Nad drugimi aktivnostmi ni imel pregleda, zato naj se to poročanje omeji zgolj na parado lokomotiv v Celju.

Generalni direktor SŽ Marjan Rekar je imel velik posluš za to in vaš pisec je zanj pripravil povabila direktorjem Avstrijskih, Madžarskih, Čeških, Slovaških, Hrvaških, Italijanskih in Nemških železnic s skrito mislijo, češ če direktor povabi kolega direktorja, se je vabilu zelo težko upreti. Realizacijo je potem prevzel oddelek za odnose s tujino SŽ. In res, na praznovanje v Celje je prispelo skupaj 19 parnih lokomotiv in še dve muzejski električni lokomotivi iz Trsta. Nekatere železniške uprave so prišle celo z več lokomotivami. V to razkošje pa je padla kaplja pelina: ko je bil avtor že na pripravih v Celju, ga je dohitel faks iz Češke, da ne bodo prišli, ker je predrago. Prikrajšali so nas za dve najiminennejši lokomotivi, saj bi Albatros 498.106 in tenderka 464.008 pomenila češnjo na torti. No, razočaral nas je tudi inž. Edmund Brenner, ki je pred leti z muzejsko izmenjavo pridobil našo 10-005 in je slavnostno obljubljal, da nam bo lokomotiva, poslej z avstrijsko oznako 33.132, zmeraj na voljo. Zdaj – edinkrat – smo jo potrebovali. V telefonskem pogovoru je nekako visokostno obljubil, da bo prišel, a nazadnje ne njega ne lokomotive ni bilo, ker ni mogel napolniti posebnega vlaka v z gosti, ki bi plačali vožnjo. Toliko o obljubah tujcev, ki želijo pridobiti kaj našega!



»Pravlak« na območju Kovinotehne



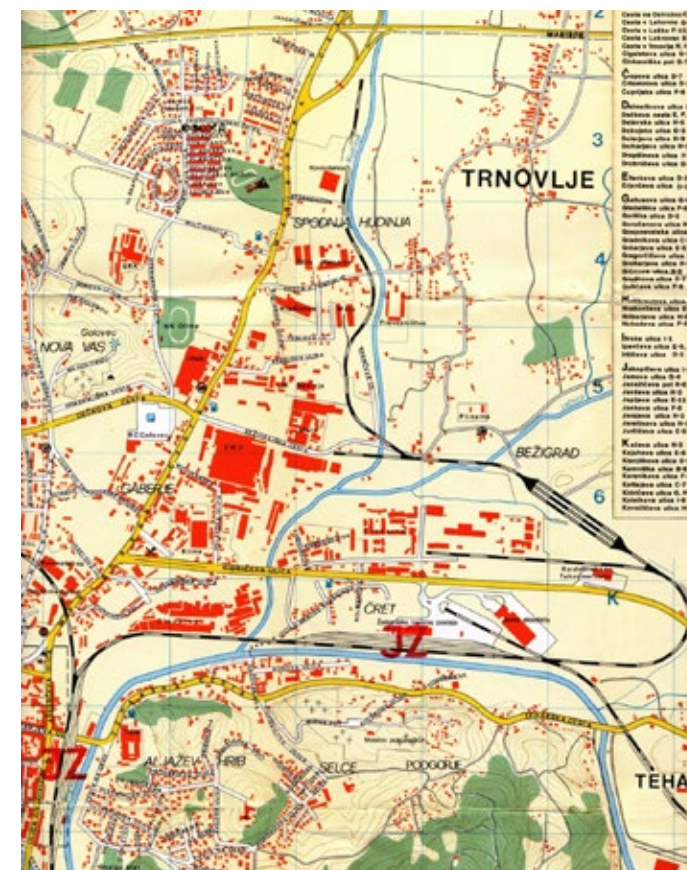
Kovinotehna je postavila šotor/paviljon s programom za otroke.

Koncept praznovanja je bil takšen: iz Gradca naj pride lokomotiva 671 družbe GKB, najstarejša neprekinjeno obratujoča lokomotiva na svetu, izdelana daljnega leta 1860. Na proslavi bi imela skupaj z našo, sestrsko 718 otvoritveno vlogo, kak teden prej pa bi bila skupaj z najstarejšimi dvoosnimi vagoni, ki bi si jih sposodili od madžarskih prijateljev, name-

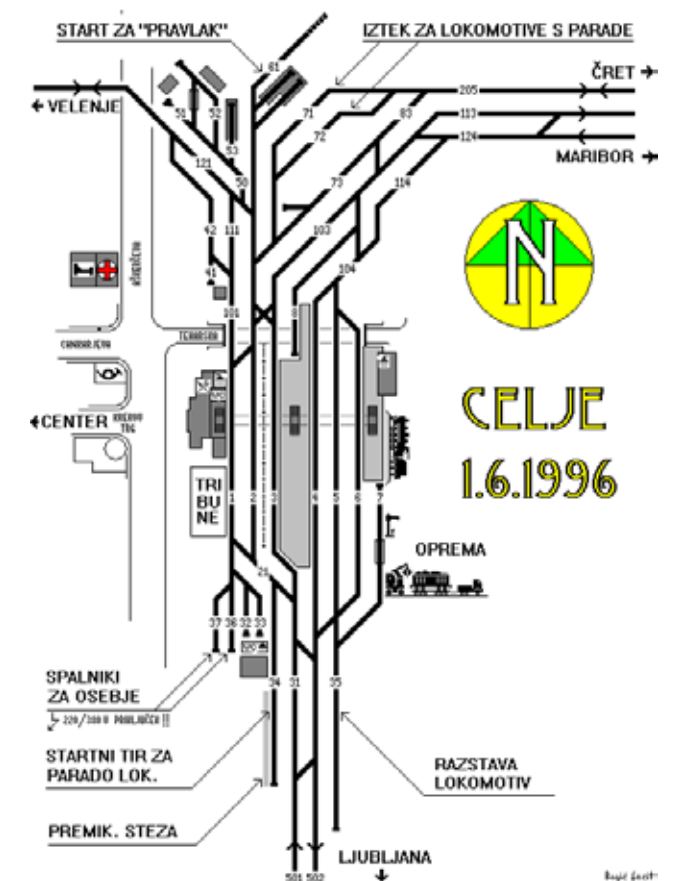
njena šolskim otrokom. Vendar pa je prevažati šolarje s tako starimi vozili na progah z rednim prometom tvegano. Tu se je piscu utrnila rešilna misel: od glavne celjske postaje je mogoče preko tovarne postaje v Čretu priti na industrijski tir do Kovinotehne in pri tem ostati popolnoma zunaj rednega prometa. Potovanje bi bilo v vsako smer dolgo približno šest kilometrov. Na cilju, na območju Kovinotehne, bi šolarje pričakali s kratkim programom, preden bi jih odpeljali nazaj na glavno postajo. Vlak se seveda ne bi mudilo, vozil bi največ s 30 kilometri na uro, torej bi potovanje v eno smer trajalo približno 15 minut, skupaj z dogodkom pri Kovinotehni bi izlet trajal kakšno uro. Vožnja bi pri tem potekala skozi celjsko industrijsko cono s številnimi tiri, skozi razburljive »neznane železniške pokrajine«, celo majhen predor, podvoz pod cesto, bi bil vmes. Pisec je vrisal potek proge s pomočjo programčka Slikar na izsek načrta Celja, tako da si bralec lahko potovanje kar najbolj nazorno predstavlja. Ta podprogram je bil potem izpeljan z velikim uspehom. Kovinotehna se je izkazala s postavitvijo šotora/paviljona, kjer je potekal program, namenjen šolarjem.

Za samo slovesnost je bil narejen naslednji načrt: glavni dogodek naj bo parada parnih lokomotiv pred tribuno, zgrajeno za to priložnost. Uvede naj jo dobro uro dolg program v režiji TV Slovenija (režiser Drago Pečko). Gostje pridejo seveda s posebnimi vlaki. Najvišji gosti iz Ljubljane z Milanom Kučanom na čelu pridejo s (sposojenim) pendolinom, hkrati pa naj pride iz Avstrije naš muzejski vlak z lokomotivama 56.3115 družbe GKB in našo 25-005. Druge gostujoče lokomotive bi se seveda zbrale nekaj dni prej, zato je bilo treba poskrbeti zanje in tudi za strojno oziroma vlakovno osebje, za njihovo prenočišče in prehrano. Za prenočevanje smo postavili na tira 36 in 37 nekaj spalnikov SŽ, ki so bili že izločeni iz prometa, a v dobrem stanju. Glede prehrane pa se je izkazal šef postaje Mihael Štor, ki je odločno uredil s kolodvorsko restavracijo, da je pripravljala obroke zanje. Štor je bil rojen šef z naravno avtoriteto. Srednjih let, močnejše grajen, vzravan, s strogo držo, a prijaznimi očmi je moderiral vse dogajanje na postaji.

Da bi se tuje posadke bolje znašle na neznanem kolodvoru, je avtor teh vrstic s pomočjo programčka Slikar pripravil skico postaje (tudi v tujih jezikih) in označil mesto za lokomotive na razstavi, startno mesto za parado in tire za iztek predstavljenih lokomotiv, s pomočjo piktogramov pa tudi, kje je restavracija, kje so možnosti za osebno higieno in celo poštni urad, pa še ambulanta, če bi se komu kaj pripetilo. Te liste je potem razdelil med udeležence, njegova naloga pa so bili tudi komuniciranje z njimi, informiranje, razlaga poteka dogodkov in morebitno posredovanje vprašanj na ustrezna mesta. Udeležencem je kot spominček izročil službeno priponko Slovenskih železnic z njihovimi imeni, saj so bili za čas prireditve »v službi SŽ« ... (Poleg vsega tega je imel še nalogo, da enkrat v tem času v celjskem Narodnem domu izvede predavanje o zgodovini železnic.)



Proga Celje glavna postaja–Čret–Bežigrad–Kovinotehna



Skica postaje Celje z informacijami za udeležene lokomotive

Slovesnost bi se začela s prihodom »pravlaka« z godbo na pihala in kostumiranimi statisti pred tribuno. Vlekli naj bi ga najstarejši lokomotivi, na čelu naša 718 in za njo GKB 671, za godbo pa bi uporabili najstarejši potniški vagon, rekonstruirani GB 69001 na originalnem podvozju iz leta 1860. V Ljubljani smo pripravili 718 za marš tako, da smo ji sneli pogonske droge in jo odvlekli v Celje. Pisec je imel znanca v kamniški kemični industriji KIK, nekdanji smodnišnici. Pri njem si je izposil nekaj snovi za razvijanje umetnega dima, v dimnico lokomotive pa smo vstavili pladenj, kamor smo v obliki kače nasuli to snov in jo prižgali. Kakšnih pet minut se je razvijal močan dim, in če smo lokomotivo porivali sem ter tja, je zaradi kompresije v cilindrih sopihala, kakor bi bila živa. V Celju smo jo postavili na čelo »pravlaka«, imela naj bi vlogo priprege sestrski 671, ob čemer se je pojavil zanimiv problem. Ugledni prometni inšpektor Konrad Ratej, sam nekdanji strojevodja, je (popolnoma pravilno) odredil, da tako ne bo šlo, saj 718 ni imela vlakovne zavore – samo ročno na zalogovniku. V sili ne bi mogla ustaviti vlaka, če bi se na primer kdo znašel na tiru. Zdaj pa je ukrepal Karel Robert, šef strojne izpostave Celje. Telefoniral je v Centralne delavnice v Mostah in odredil, da so iz odslužene premikalke demontirali zaviralnik direktne zavore in ga s prvim vlakom poslali v Celje. Tu so njegovi fantje pod lokomotivo pritrdili gumirano cev – nadomestni glavni zračni vod. Pod strojevodsko ploščadjo so vanj vgradili T-kos in speljali cev navzgor v prostor za strojevodjo, kamor so pritrdili zaviralnik. Z lokomotivo 671 bi se tako povezali tudi z zračnim vodom. V sili bi torej posadka lahko izpraznila glavni zračni vod in s tem aktivirala zavore na vsem vlakcu. Inšpektor Ratej je bil zadovoljen, vaš pisec pa olajšan, saj bi se ta simpatična programska točka malone izjalovila. Fantje iz Šiške, ki so 718 ves čas spremljali in negovali, pa so potem v zahvalo za trud dobili na proslavi vlogo njenega strojnega osebja, tako da so se sončili v občudujočih pogledih gledalcev.



Dve najstarejši lokomotivi, sicer sestri, naša 718 in avstrijska 671, sta takole čakali na svoj trenutek.

Gostujoče lokomotive so začele prihajati v Celje v zadnjem tednu maja. Tiste iz smeri Maribora smo takoj poslali naprej v Zidani Most, da so se na tirnem trikotniku obrnile, tako da so pozneje na proslavi prišle pred gledalce z dimnikom naprej. V Celju smo jih postavili na razstavo na tir 35, kjer so jih obiskovalci lahko na varnem občudovali od blizu.



Pogled na razstavljenе lokomotive je bil veličasten.



Srca ljubiteljev parnih lokomotiv so bila vznemirjena.



*Otroška srca smo vzgajali v spoštovanju do dosežkov pradedov. Mogočna Madžarka 424 z muzejskim vlakom na poti v Rogatec**

Nekaterim med njimi smo poverili vleko posebnih vlakov za ljubitelje železnic. Uporabili smo naš veliki muzejski vlak, v to delo pa smo »vpregli« madžarsko gostjo 424.009, slovaško »šlehtično« 475.196, avstrijsko 109.13 (sestro naše 03-002), drugi dve sestrski lokomotivi, madžarska 109.109 in naša 03-002 pa sta za eno posebnih voženj združili sile. Fotografiji so jih seveda spremljali z avti, saj vlaka ne moreš fotografirati, če se voziš v njem ...



Za avtorja najlepši prizor na razstavi so bile tri sestre, madžarska 109.109, avstrijska 109.13 in naša 03-002 (nekoč 109.38.).

Kot zanimivost povejmo še, da so v zadnjih dneh pred parado prizadevni delavci prebarvali vse droge električnega voznega voda, kar je vzbudilo občudujoč komentar enega avstrijskih strojevodij. Potem pa se je približal slavnostni dan.

Lokomotive je bilo treba za parado premakniti na startni tir 34 in jih pravilno razvrstiti. Avtor tehle vrstic je določil, da bodo prihajale pred tribuno od najmanjše proti največji. To je bil manjši logistični podvig, a celjski železničarji so z navdušenjem sodelovali. Generalko smo izvedli 31. maja. Pri tem smo se domenili, da bo vsaka lokomotiva počasi pripeljala pred tribuno in bo dala napovedovalcu (vašemu poročevalcu) možnost, da jo gledalcem predstavi, potem pa bo s polno paro, forsirano, odpeljala in se umaknila na tir 71 ali 72. Posadke so se zavedale, da vozijo na zaseden tir, tako da so pravočasno popolnoma zmanjšale hitrost. Pisec je pred tem pripravil za vsako lokomotivo list A4 s podatki, kar je potem prebral na paradi. Ker se je pred dnevi v neki vdolbini spotaknil in padel, ga je to opomnilo, da mora poskrbeti, da bo tudi kdo drug lahko prebral podatke, če bo sam onеспособljen. Zato je liste v pravilnem vrstnem redu zgoraj spel s spiralo.

Zadnjega maja smo izvedli generalko in vaš poročevalec je postal komentator in neke vrste komandant parade – lokomotive so po postanku pred tribuno na njegov znak speljale in se umaknile na tir za iztek. Kolegi so ga še dolgo prijateljsko zbadali, ker je dajal tako neželezniške ročne signale ... Generalka pa je (kljub temu) brezhibno uspela.



Večer pred praznikom – foto John Gulliver



Orjaški nemški lokomotivi se pripravljata na generalko.

Prvi junij, slavnostni dan, se je začel z rahlim pritiskom v želodcu, čeprav smo vedeli, da smo popolnoma pripravljeni. Po prihodu italijanskega muzejskega vlaka z dvema starima električnima lokomotivama skupine 626, kakršne so pri nas obratovale kot serija 361, so ga po sestopu gostov hitro umaknili in lokomotive premestili tako, da bosta kot zadnji zaključili parado. Potem smo čakali na prihod sposojenega pendolina z visokimi gosti z Milanom Kučanom na čelu in hkratni prihod posebnega vlaka iz Avstrije, ki bi ga morali privleči avstrijska 56.3115 (pri nas serija 24) in naša 25-005. A tu se je zapletlo, ker je imela Avstrijka težave in so jo morali v Mariboru odpeti od vlaka ter prepeljati v kurilnico, da so jo usposobili. To je neizogibno privedlo do zamude, ki je ni bilo mogoče nadoknaditi, čeprav je vlak spremljal Uroš Filipič, sodelavec muzeja in nekdanji prometnik, ki je natanko poznal zmogljivosti in potrebe parnih lokomotiv, tako da je med potovanjem svetoval prometnemu osebju. V Celju seveda nismo mogli čakati, saj je prireditev neposredno prenašala TV Slovenija in je v režiji Draga Pečka stekla ob napovedanem času. Prihod vlaka iz Maribora smo pozneje pač nekako vključili v dogajanje, odpeli lokomotive, da sta sodelovali na paradi (čeprav v nasprotni smeri), vlak pa umaknili. Dogajanje je povezovalo prihajanje »pravlaka«, ki je ob primernem času prihajal pred tribuno in se nato umaknil.



Dve historični električni lokomotivi sta iz Trsta pripeljali v Celje italijanski muzejski vlak z gosti, tudi iz Ljubljane.



Italijanski pendolino, ki je pripeljal visoke goste v Celje, je napovedal uvedbo tega sodobnega vlaka pri nas.



»Pravlak« je pripravljen na povezovalno vlogo, »strojevodje« na 718 so železniški mehaniki iz šišenskih Centralnih delavnic.*

Kot zanimivost naj navedemo, da je prireditev v Celju na lastno iniciativo obiskal Bob Symes, ugledni TV-komentator železnic iz Anglije, ki je pred leti s sodelavko Mary-Jean Hasler že naredil reportažo o naših muzejskih vlakih za nani-zanko Making Tracks.



Gentleman Bob Symes vzbuja simpatije, ko opazuje dogajanje v Celju.

Praznovanje 150-letnice železnic na Slovenskem je bil vsekakor največji železniški praznik po proslavi 100-letnice železnic v Jugoslaviji leta 1949 v Ljubljani. Pri Moderni galeriji so takrat postavili začasen tir z vozili, novimi dosežki Jugoslovanskih železnic, kot kontrast pa je že takrat sodelovala naša 718, približno obnovljena v izvorno stanje. V bližini so postavili začasni paviljon z razstavo, po vsem mestu pa so korakale železničarske telovadne in kulturno-umetniške skupine iz vse Jugoslavije, ki so prišle z vlaki na slovesno okrašeno ljubljansko postajo. Bilo je več sto udeležencev, proslave in ogleda razstave so se udeležili najvišji funkcionarji, ki so jih spremljali železničarji v najnovejših, prelepih, pred letom uvedenih uniformah – a parade lokomotiv ni bilo ...

* Fotografija iz revije Eisenbahn Illustrierte 10-96, stran 38 oziroma 40, avtor neznan.

Slovenski jezik in železnica

Ob praznovanju 180-letnice železnic na naših tleh želimo ta imenitni jubilej obogatiti s prispevkom o tem, kako sta se skupaj z železnico razvijala tudi naš jezik in terminologija. Današnji čas digitalne dobe omogoča veliko večje možnosti, kot smo jih imeli pred tem.

Zavedati se je treba, da se je železnica razvila v angleškem jezikovnem okolju in širila po Evropi in svetu. Naši kraji so bili pod vplivom nemškega, francoskega in italijanskega jezika. Strokovni kadri na železnici pri nas so tedaj uporabljali nemščino in francoščino. Tudi komunikacija, obvestila, predpisi, nazivi postaj in drugo, kar je pomembno za stranke, je bilo v tem jeziku. Uporaba jezika na železnici nima le strokovnega pomena. Je tudi narodnostno, kulturno, gospodarsko, politično in še kakšno vprašanje. Začeli bomo v času, ko se je železnica približevala našim krajem. Razvoj je prinašal spremembe držav in železniških uprav, napredek tehnologij in splošni napredek, kulturo, izobraževanje, mednarodne odnose in marsikaj drugega. Vojne in druge krizne situacije so tudi naredile svoje. Danes je Slovenija samostojna država in je njen jezik enakopraven v okviru Evropske unije. Železnica je bila pomemben dejavnik gospodarskega razvoja našega naroda in države, boja za svobodo in samostojnost ter kulturno-umetniški razvoj.

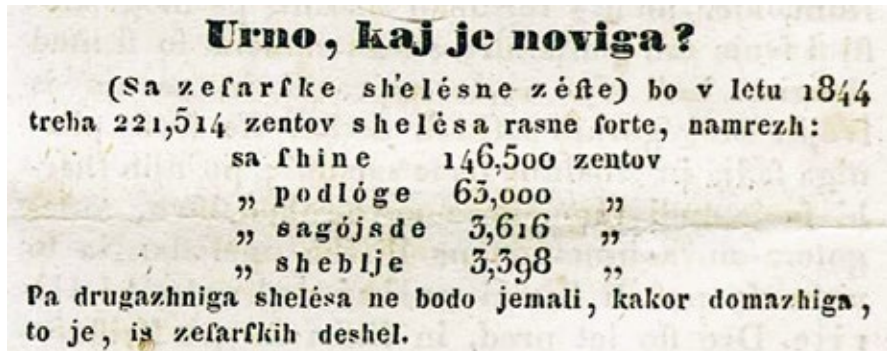
Oblikovanje prvih besed in pojmov o železnici pri nas

Začeti moramo v štiridesetih letih 19. stoletja, ko so gradili železnico Dunaj–Trst. Čeprav so obstajale razne variante, je obveljalo, da proga prečka območje današnje Slovenije. Od tod so se vejile proge na vse strani (Celovec, Budimpešta, Zagreb, Reka, Karlovec in Istra). S tem je to območje postalo strateška magistrala za tedanjo avstrijsko in potem avstro-ogrsko monarhijo in pozneje. To je še danes, saj smo na pomembnih železniških koridorjih jedrnega omrežja EU.

Ravno tedaj, ko se je našemu ozemlju približevala železniška proga na odseku Gradec–Celje, so sredi leta 1843 začele izhajati **Kmetijske in rokodélfke novize** (**Kmetijske in rokodelske novice**). Po izdajatelju in uredniku Janezu Bleiweisu so znane kot **Bleiweisove novice**. Pozneje so se preimenoval v **Novice – gospodarske, kmetijske in narodne**. Četrto stoletja so bile edini časopis v slovenskem jeziku in so obeležile tudi začetno obdobje opisovanja železnice v slovenskem jeziku. Uradni železniški jezik je bil tedaj nemščina.

Prva številka časopisa **Kmetijske in rokodélfke novize** je izšla v sredo, 5. maliga srpana (julija) 1843.

Prva novica o železnici v slovenščini govori o cesarski železni cesti, kot so v začetku imenovali železnico, ter o količinah železa (tirnic (šin), podložk, zagozd in žebļjev), ki jih bodo uporabili leta 1844 v cesarskih deželah za gradnjo prog (št. 7, str. 28).



Druga novica je že krajši članek. Opisuje železniško postajo v Gradcu, njene dele in cene gradnje. Pojmi, ki jih navaja, so: koladvor, štacion (kolodvor, postaja), železni kolovoz (proga), pohištvó, poslopje (stavba), hlapon (lokomotiva), vozovlak (vlak), ljudje, ki se pripeljejo (potniki), blago, vertila (okretnice) itd. Naštevá poslopja, ki bodo služila različnim namenom. Vse skupaj bo stalo 150,809 gold. (goldinarjev). Kdor želi dobiti posel, mora poslati ponudbo na Dunaj. Posel bo dobil najboljši ponudnik. (Št. 18, str. 72)

(Koladvor (Bahnhof) v Gradcu) Kadarkoli so shelesni kolovosi narejeni, so bilso mešt, tergov in drugih velikih krajev štazioni, to je pohišftva s velikimi dvoríhi napravljani, v kterih hlapont s vosovlaki ofñajajo, de ljudjé, ki se prepeljavajo, odstopijo, drugi perfeđejo; de blago odloshijo, in drugo naloshijo; de novo salogo vode in oglja vsamejo. Tako pohišftvo, bodo šadaj tudi v poglavitnim mešlu, Šhtajerfkiga, v Gradcu, na novo issidali, ker shelesni kolovosi od Dunaja škosi Šhtajerfko ravñajo.			
To bo velik koladvor (Bahnhof) okoli in okoli s velikim poštopjem ograjen. Sa vfo to issidati in poštaviti, je navdarjena zena od što in šhedefet tavshent, ofem što in devet goldinarjov:			
Eno poslopje bo velika isba sa ljudj, ki se bodo po kolovosu pripelavali	zena gold.	14,283	kr. 23
Drugo bo hišna, kjer se bodo ljudje sa popotnizo sapštovali. . .	„	16,452	„ 41
Tretje bo stanje zefarfkih shabnikov in pšarfjev . . .	„	21,438	„ 22
Zheter to bo klaniza sa vosove	„	10,954	„ 21
Peto bodete dve f-hrambi sa hlapone	„	19,295	„ 20
Šhesto bode hišna sa rokodelstvo	„	58,999	„ 56
Sedmo bode stanje sa rokodelze in njih mojtre tudi sa šhrambarjovo pšarfizno	„	12,970	„ 44
Poflednih. Sa nektare pofebno dela, kakor sa vodnjake ali šhterne, sa vertila (Drehscheiben) sa ograje kolefñika, sa shlebe, in druge rezhi, kar jih k temu gró	„	6,425	„ 13
Sofhtevk . . .	gold.	160,809	kr. —
Kdor hozhe dela vseli, je vabljen, de naj pišano ponudbo v*višhi dvorno kanzlijo na Dunaj pošle; kteri bo od navdarjene zene nar bolj ponudbo dal, bo delo prejel.			
L.			

Najpomembnejši je članek z naslovom: **Od shelesne zefte kaj.** (št. 13, v sredo, 27. kimovza 1843, str. 51–52, avtor Leskoviz). To je v bistvu prvi opis železnice pri nas. Precej zahteven za branje, a vsekakor edinstven. Tukaj smo pripravili povzetek pomembnejše vsebine.

Vsekakor moramo omeniti splošno znano Prešernovo »Pesem od železne ceste«, ki je bila objavljena na naslovnici 16. maja 1845 v št. 16. Objavljena je bila v čast rojstnega dneva cesarja Ferdinanda I. – 19. maliga travna.

Od shelésne zefte kaj.

Sa tífte, kteri šhe níz kaj od nje ne vedo, ki je nífo vidili, tudí fe ne po nji vosili.

Ker nimáte perloshnofti do shelesnih zéft priditi, šhe manj, fe po njih vositi, vam hozhemo nekoliko popífatí in rasloshiti: kakíhna je shelesna zefta in kakó fe po nji vosijo.

Shelesna zefta ni nízh drusiga, kakor dvé verfti na mózhne podpráge terdno perbitih shelésnih šhin, toliko šiřiroko vřah fěbi, kolikor je sa velik vos šiřirjave potreba; po teh šhinah derzhijo vosovi sa tó na lařh narejeni. Vosne kolefa imajo okoli in okoli kroga šhtir perfte vífoke robze, de is šhin sderfniti nemorejo. Kér mora shelesna pot na ravnoft špeljana bití, in fe neľme kriviti; je vezh del od tal narejena, kmalo je vířhje, kmalo nishje, kakor švét nanefé; tukaj je zhes globoke doline in grabnje, tam zhes potoke, in velike vodé vífoko podsidana ali mózhno podřávľjena; savoljo tega jo bomo v šlovenřkim jesiku prihodnih shelesni kolovos, ali shelesni kolefñik imenovali, ravno tako moramo vosovam, ki po takih kolefñikih derzhijo, in vři perpravi, kar je k temu gré, nove imena dati, sato, ker šo vře te tudi nove rezhi, ki jih do sdaj nífmo posnali. De bodo bravzi teh noviz laglej sařtopili, jim bomo vře te tó raslošno dopovédali.

Vos, v kterim řta ogenj in voda zřudno napravľjena, de ga ognjěna vrozhina in vodna fopariza podíte, naj bo hlapon (Dampfswagen) imenovan. Drugi vosovi, ktere hlapon sa šebój vlezhe, nimajo v šlovenřkim jesiku nízh poľěbniga iměna. Hlapon ima perpravno narejeno pezhizo sa kurjavo, in kotel, v kterim je voda. Kuri fe vezh del le s premogam (Steinkohlen), pa tudi s dervmí, kakor fe té rezhi lošhe in zeneřhi v kraju dobivajo. Na prvím vosu, namrezh na hlaponu, ni nízh vezh ľjudi, kakor kar jih je sa kurjavo in sa šteshbo vosa potreba. Sanj je perpetih eden, dva, tri - tudi defet in šhe vezh drusih vosov, eden sa drugim, kteri šo sa voshño ľjudi, ali pa sa voshño blaga napravľjeni; tode poľeբej, v eni voshnji fe vosijo ľjudje in poľeբej v drugi voshnji vosijo pa vře forte blagá.

Taka voshnja s vosovami na hlapon perpetimi vkup naj bo vosovlak (Train) imenovana. Vosovi sa ľjudi šo lepo narejeni in šo salo napravľjeni, kakor je sa štanove potreba; sunaj kozhije šo škosi in škosi shelesni; prvi fedeshi po njih, šo prav lepo ozirani in saperti, drugi in tretji šo měnj naravnani; pa tudi fe sa perve fedeshe vezh plazhuje. Vosovi sa blago šo napravľjeni, kakor je sa vlake bashe blagó potreba; drugazh mora biti narejena perprava vosov sa prepeljavati trume goveje shivine, konj, preřhřzhov in druge shivali. Tako vlezhe prvi vos hlapon zelo rajřhto vkup řtaknenih vosov, in prepelje na enkrat do vezh řto perřhon ali pa do tri tavshent zentov blaga.



Nadaljnji razvoj v času Avstrije

Ob odprtju rednega prometa in tudi pozneje so bili postaje in postajališča označeni z imeni v nemščini. Navedimo le večje postaje: Graz, Spielfeld, Marburg, Pragerhof, Cilli, Steinbrück, Laibach, Adelsberg, St. Peter, Divacca, Nabresina, Triest. Tudi na drugih progah, ki so bile zgrajene pozneje, so se službena mesta v uradnih dokumentih navajala v nemščini. To je veljalo za napisne table na postajah in postajališčih, vozne rede itd., tudi pravilniki, navodila, obrazci, vozovnice in podobno so bili v nemščini. Pogovorni jezik je bil tudi nemški, vendar so železniški uslužbenci morali poznati tudi lokalni jezik. Ni bilo vedno tako in je prihajalo do nesporazumov in spornih primerov.

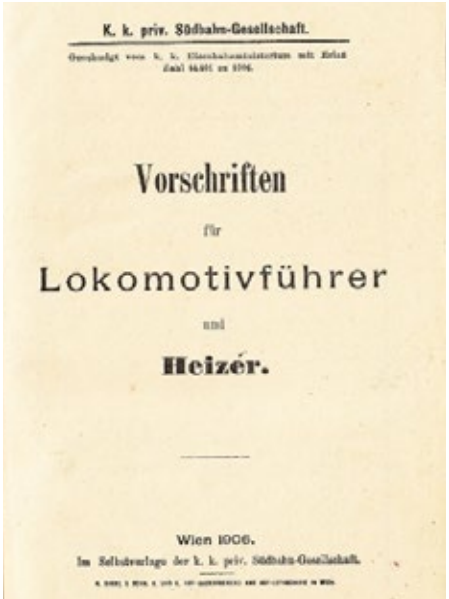
Slovenščina je bila 1849. uzakonjena kot eden od desetih uradnih jezikov v avstrijski monarhiji. Zakoni in druge uradne objave so bili v uradnih listih napisani tudi v slovenščini. Prikazujemo primer zakonika za progo Divača–Pulj z odcepom Kanfanar–Rovinj iz leta 1873. Vidimo, da je tukaj slovenski jezik precej izpopolnjen. Ta zakonik je bil objavljen tudi v nemškem, hrvaškem in italijanskem jeziku.



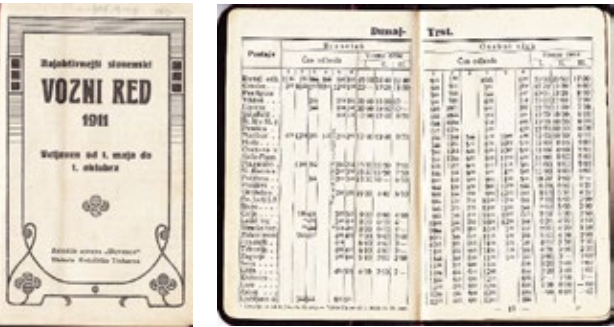
Prva stran zakonika



Čeprav se je uporabljal nemški jezik, so se ponekod obvestilne table za prebivalstvo objavljale tudi v slovenščini.



Predpisi za strojevodjo in kurjača, Družba Južne železnice, iz leta 1906 (zbirka predpisov avtorja)



Vozni red za progo Dunaj–Trst, v slovenskem jeziku



Prikazujemo še kartonske vozovnice iz časa Avstrije, ki so bile tiskane v nemščini, nekatere pa tudi v slovenščini.

V prihodnji številki Nove proge sledi nadaljevanje članka o tem, kako se je jezik razvijal v medvojnem času in nato vse do današnjih dni.

Bralni kotiček



V letu 2025 je minilo 65 let od začetka delovanja dizelske premikalne lokomotive serije JŽ 731 v Sloveniji, ki je dobila vzdevek »jembah«. Zgodovina prve serijske dizelske lokomotive Jugoslovanskih železnic je bila podrobno predstavljena v e-knjigi https://www.miniaturna-zeleznica.eu/SZ_vlaki/dizel/731-jembah-2025.pdf.



Proti koncu leta 2025 pa je 50-letnico začetka delovanja v Sloveniji praznovala legendarna električna lokomotiva serije SZ 363, popularno imenovana »brižitka«. Več o tej francoski lokomotivi lahko preberete v e-knjigi https://www.miniaturna-zeleznica.eu/SZ_vlaki/elektro/363-brizitka-2026.pdf.



Letos praznuje 62 let delovanja v Sloveniji legendarna »gomulka«, elektromotorna potniška garnitura. Zaznamovala je obdobje, ki je sledilo vlakom na parni pogon, nasledili pa so jo šele sodobni vlaki, s katerimi se vozimo dandanes. Njeno zgodovino pri nas in vse tehnične značilnosti garniture je v besedi in sliki v tiskani knjigi Legendarni vlak gomulka podrobno predstavil Josip Orbanč.

